



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 39]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जनवरी 29, 2015/माघ 9, 1936

No. 39]

NEW DELHI, THURSDAY, JANUARY 29, 2015/MAGHA 9, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 28 जनवरी, 2015

सं. टीएमपी/63/2014-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली अंतर-लदाई सुविधा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/63/2014-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम्:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2015 के 8वें दिन पारित)

यह मामला केओपीटी के हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स (एचडीसी) में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली अंतर-लदाई सुविधा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु कोलकाता पत्तन न्यास से प्राप्त हुए प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 26 नवम्बर 2014 में कही गई मुख्य बातों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) सामान्य:

(क) केओपीटी ने जलयानों तथा बाजों दोनों के प्रहस्तन के लिए रीवरलाइन का निर्माण करते हुए हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के मौजूदा स्थान पर अपनी कार्गो प्रहस्तन क्षमता को अपग्रेड करने की कार्यवाही शुरू की है। इसके अलावा, एचडीसी ने लगभग 9 मीटर डुबाव पर पोतों के प्रहस्तन के लिए हल्दिया के गहरे किए गए अपस्ट्रीम स्थानों पर नई ग्रीनफील्ड डॉक प्रणाली (हल्दिया डॉक II) स्थापित करने के लिए भी कार्यवाही शुरू की है। इन सभी परियोजनाओं को कार्यान्वित करने पर, एचडीसी 20 मिलियन टन से अधिक अतिरिक्त कार्गो क्षमता जोड़ने में समर्थ होगा।

(ख) एचडीसी में अनुमानित कार्गो को प्राप्त करना सुनिश्चित करने के लिए, पूरी तरह से लदे मंदर पोतों के प्रहस्तन के लिए डुबाव बाध्यताओं को ओबविएट करते समय, एचडीसी ने गहरे डुबाव वाले स्थान जहां वर्ष भर अंतर-लदाई प्रचालन संभव हैं, पर अंतर-लदाई सुविधाओं के सृजन के लिए लाइसेंस प्रदान करते हुए ट्रांसलोडिंग सर्विस प्रोवाइडर (टीएसपी) को नियुक्त करने का निर्णय लिया है।

टीएसपी पीपीटी की सीमाओं के भीतर आने वाले 21 08' 12 उत्तर लॉगिट्यूड 87 14 00' पूर्व द्वारा अभिचिह्नित दो नॉटिकल मील के दायरे में और केओपीटी दोनों में अंतर-लदाई सेवाएं उपलब्ध करवाएगा।

- (ग) केओपीटी द्वारा परिकल्पित अंतर-लदाई प्रचालनों में पर्याप्त डॉटर पोतों के साथ उपयुक्त पोतवणिक की तैनाती शामिल होगी। आयात कार्गो ढोने वाले पूरी तरह लदे मंदर पोत (इसके बाद यहां ओजीवी कहा जाएगा) पोतवणिक पर सीधे आएंगे जहां ट्रांसलोडिंग सर्विस प्रोवाइडर (टीएसपी) ओजीवी से पोतवणिक/डॉटर पोतों में पूरी/आंशिक कार्गो उतराई करेगा। पोतवणिक कार्गो डॉटर पोतों द्वारा हल्लिया में लाया जाएगा।
- (घ) एचडीसी में आयातित किए जा रहे शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला, चूनापत्थर, कच्ची चीनी आदि इस मोड में प्रहस्तित किए जा सकते हैं। वापसी प्रचालन लौह अयस्क, ताप कोयला (तटीय शिपमेंट) आदि जैसे निर्यात कार्गो के मामले में किया जाएगा।
- (ङ) एचडीसी द्वारा यथा परिकल्पित अंतर-लदाई व्यवस्था से निम्नलिखित फायदों की वजह से घटाए गए समग्र लॉजिस्टिक लागत पर एचडीसी में अपने कार्गो थ्रुपुट को बढ़ाने में लाभदायक होगा:-
- पूर्णतः लदे हुए पेनामेक्स/केपसाइज पोतों द्वारा आयात/निर्यात कार्गो करने के लिए और उन्हें एकल प्वाइंट अर्थात् ट्रांसशिप से/पर उतराई/लदाई करने के लिए।
 - मौजूदा दो पत्तन प्रहस्तन मोड की ओबविगिंग के द्वारा ओजीवी का कम वापसी समय और केओपीटी के नियंत्रणाधीन सुविधाओं पर प्रहस्तित किए जाने वाले पूर्णतः लदे ओजीवी की अनुमति देते हुए।
 - उद्योगों के लिए हल्लिया में रैकों की बेहतर उपलब्धता एवं कम रेल भाड़ा।
- (च) पोत परिवहन मंत्रालय ने महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन कार्यालय आदेश सं. पीडी-11020/16/2014-पीडी.III दिनांक 10-07-2014 जारी किया था, जिसमें केओपीटी द्वारा अंतर-लदाई प्रचालन करने के लिए मानक प्रचालन प्रक्रिया (एसओपी) शामिल है, जिसमें विनिर्दिष्ट किया गया है कि केओपीटी उपयुक्त सेवा प्रदाताओं को नियुक्त करते हुए अंतर-लदाई सुविधाएं सृजित कर सकता है।
- (छ) मंत्रालय के इस आदेश के अनुसरण में, केओपीटी ने लाइसेंस प्रदान करते हुए सेवा प्रदाता नियुक्त करने का निर्णय लिया था, जिसके अनुसार सेवा प्रदाता को टीएमपी द्वारा अनुमोदित किए जाने वाले दरमानों के अनुसार प्रभारों की वसूली करने के लिए अधिकृत किया जाएगा।
- (ज) सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित सुविधा में निम्नलिखित शामिल होंगे:-
- निम्नलिखित विशिष्टता के पेनामेक्स आकार पोतवणिक:
 - डीडब्ल्यूटी: लगभग 75000
 - पोतवणिक की धारण क्षमता - 75000 टन
 - मंदर पोत से कार्गो की उतराई के लिए 28 मीटर आउट रीच पर ग्रैब के अधीन 30 टन क्षमता की होस्टिंग के साथ 4 क्रेन प्रत्येक।
 - डॉटर पोतों की लदाई के लिए होपर्स, कन्वेयरर्स, शिपलोडर्स आदि के साथ अभियंत्रित लदाई प्रणाली।
 - बहु-उद्देशीय पोत (विभिन्न संरक्षण कार्यों, प्रविजन की आपूर्ति, सीमाशुल्क अधिकारियों के आवागमन आदि के लिए। यह एमपीवी एक टग के प्रचालन भी कर सकता है।
 - पोतवणिक के साथ मंदर पोत की बर्थिंग/अबर्थिंग के लिए 60 टन बोल्ड पुल टग की 1 सं।
 - हैच कार्गो प्रचालनों के भीतर फ्रंट-एंड-लोडर - 4 सं।
 - फेंडरों के 4 सैट
- (झ) कार्गो ढोने वाले मंदर पोत टग तथा एमपीवी की सहायता से पोतवणिक के साथ बर्थ किए जाएंगे। मंदर पोतों से कार्गो 4 क्रेनों द्वारा होपर्स में उतारा जाएगा और वहां से कार्गो अभियंत्रित लदाई प्रणाली के माध्यम से डॉटर पोतों पर सीधे लेकर जाया जाएगा। प्रचालनात्मक आवश्यकता पर निर्भर करते हुए, शुरू में कार्गो अभियंत्रित लदाई प्रणाली के माध्यम से डॉटर पोतों में अनुवर्ती लदाई के लिए पोतवणिक के होल्ड में उतारा जा सकता है।
- (ञ) अंतर-लदाई सुविधा के सृजन, प्रचालन तथा अनुरक्षण में अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए प्रचालनात्मक साध्यता रिपोर्ट और राजस्व गणना तैयार करने के लिए नियुक्त किए गए परामर्शदाता ने निम्नलिखित गतिविधियों को शामिल करते हुए अंतर-लदाई प्रचालन करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मूल्यांकित किया है:-
- पोतवणिक में अंतरमध्यस्थ भंडारण के साथ मंदर पोतों तथा डॉटर पोतों के बीच कार्गो के स्थानांतरण के लिए।
 - पोतवणिक के साथ मंदर पोतों की बर्थिंग/अबर्थिंग के लिए।

(ii). सर्वोत्तम क्षमता:

(क) सर्वोत्तम घाट क्षमता:

जलयान दिवस आउटपुट:

प्रस्तावित सुसज्जित करने की योजना की सहायता से ऐसे परिकल्पित जलयान दिवस आउटपुट निम्नवत् पाया गया है:-

- ग्रैब के साथ प्रत्येक 30 टन क्रेन ग्रैब के भार को घटाने के बाद अधिकतम 20 टन होस्ट करने में समर्थ होगा।
- प्रत्येक क्रेन डबल बैंकड परिस्थितियों में दो जलयानों के साथ प्रचलित खुली समुद्री परिस्थितियों में लदाई के साथ 15 चक्र प्रति घंटे लगाएगा।
- प्रत्येक चक्र में, प्रत्येक क्रेन औसतन 18 टन (20 टन का 90 प्रतिशत) कार्गो होस्ट करेगी।

उपर्युक्त के आधार पर, जलयान दिवस इस प्रकार परिकलित किया गया है:
 $18 \times 4 \times 15 \times 25 = 25920$ टन अर्थात् 26000 टन प्रति जलयान दिवस।

टिप्पणी: (i) पूर्वानुमानित आउटपुट की सैंड-हैड्स/कनिका सैंड (पारादीप सीमा जहां वास्तव में केओपीटी का प्रस्तावित अंतर-लदाई प्रचालन किया जाएगा) पर एनटीपीसी कोयले की अंतर-लदाई के लिए आईडब्ल्यूआई तथा एनटीपीसी द्वारा नियुक्त किए गए अंतरलदाई करने वाले प्रचालक अर्थात् मै0 जिंदल आईटीएफ द्वारा अर्जित वास्तविक आउटपुट से तुलना की गई है। ये आंकड़े नीचे दिए गए हैं:-

पोत	प्रभावी जलयान दिस आउटपुट (मौसम संबंधी अवरोधों की वजह से निष्क्रिय घंटों को घटाने के बाद)	औसत आउटपुट जलयान-दिवस
एमवी हुवांग पायनियर	7996	5905
एमवी लोच करिनन	20234	14132
एमवी अटॉट	17010	10924
एमवी मेडिवेनिजिया	17096	9351

उपर्युक्त से यह स्पष्ट है कि केओपीटी द्वारा सुविचारित आउटपुट उससे बहुत अधिक है जो उस स्थान में समान प्रकार के पोतांतरण प्रचालन के लिए वास्तव में अर्जित किए गए हैं जहां केओपीटी अंतरलदाई सुविधा स्थापित करने के लिए प्रस्ताव कर रहा है।

क्षमता गणना

अंतरलदाई प्रणाली क्षमता अधिकतम कार्गो है जो ट्रांसलोडर द्वारा प्रहस्तित किया जा सकता है, जिसे 6.6 मिलियन टन पर मूल्यांकित किया गया है, जैसाकि नीचे तालिका में दर्शाया गया है:-

विवरण	गणना	क्षमता
ट्रांसलोडर का औसत आउटपुट प्रतिदिन (टन प्रतिदिन)		
औसत चक्र समय प्रति क्रेन ¹	4 मिनट	
लिफ्टों की संख्या प्रति घंटा	$60/4 = 15$	
ग्रेब की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता	20^2 टन	
ग्रेबिंग कुशलता	90%	
औसत आउटपुट प्रति घंटा प्रति क्रेन ¹	टन प्रति घंटा $(15 \times 20 \times 90\%) = 270$	
औसत आउटपुट प्रतिदिन प्रति क्रेन	$24 \times 270 = 6480$ टन प्रतिदिन	
क्रेनों की संख्या	4 सं.	
ट्रांसलोडर का औसत आउटपुट प्रतिदिन (ओ = एन*सी*एच*एफ)	टन प्रति दिन $(6480 \times 4) = 25920 \sim 26000$	
ट्रांसलोडिंग प्रणाली की क्षमता = $O \times 365 \times 70\%$	(26000x365x70%)	6.64 मी.

¹ औसत क्रेन आउटपुट प्रतिदिन प्रति क्रेन

1 औसत चक्र समय = 4 मिनट (बोली-पूर्व बैठक के दौरान बोलीदाताओं द्वारा यह दर्शाया गया था कि खराब समुद्री परिस्थितियों की वजह से एक घंटे में केवल 15 चक्र अर्जित किए जा सकते हैं)

अधिकतम ग्रेबिंग = ग्रेब क्षमता का $85\% = 85\% \times 20$ टन = 17 टन

2 ग्रेब लिफ्टिंग क्षमता = ग्रेब के भार (10 टन) सहित 30 टन। इसलिए कार्गो लिफ्टिंग क्षमता = 20 टन।

(iii). पूंजी लागत:

कुल पूंजी लागत रु0 252.44 करोड़ पर अनुमानित की गई है। पत्तन द्वारा प्रेषित इकाई दर, उपस्कर की संख्या आदि के साथ पोतवणिक लागत, बहुउद्देशीय पोत की लागत, उपस्कर लागत नीचे तालिका में सारबद्ध किया गया है:-

(रु0 करोड़ों में)

क्र.सं.	विवरण	मात्रा	दर	कुल
(i)	पेनामेक्स पोत की ट्रांसलोडर लागत	1		
	(क) पेनामेक्स पोत की लागत	1		74.2
	(ख) क्रेनों का संस्थापन	4		34.4
	(ग) कन्वेयर प्रणाली की लागत	1		69.6
	(घ) रिफरबिशिंग तथा कनवर्जन लागत		10%	17.8

	(ड) कस्टम ड्यूटी		10.3%	20.2
	(च) विविध		10%	19.6
	कुल (i) – ट्रांसलोडर लागत			235.8
(ii)	फ्रेन्डर	4		0.44
(iii)	फ्रंट एंड लोडर	4	0.59	2.40
(iv)	बहुउद्देशीय पोत	1	13.80	13.80
	कुल पूंजी लागतें [(i) से (iv)]			252.44

(iv). प्रचालन लागत:

केओपीटी द्वारा सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित अंतर-लदाई सुविधाओं के मामले में सर्वोत्तम अंतर-लदाई क्षमता, पूंजी तथा ओ एंड एम लागत आदि के मूल्यांकन के लिए दिशानिर्देश/मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं। तथापि, “कोयला टर्मिनल” के विशिष्ट संदर्भ में पीपीपी परियोजना के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए जारी किए गए 2008 के दिशानिर्देशों को प्रासंगिक सीमा तक लेखा में लिया गया है। केओपीटी द्वारा सुविचारित प्रचालन लागत अनुमानों के ब्योरे नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

I. ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए:

क्र.सं.	विवरण	गणनाएं	रु० करोड़ों में
(i).	ईंधन	<p>पोतवणिक</p> <ul style="list-style-type: none"> जब प्रचालन में हो – 12 टन प्रतिदिन जब निष्क्रिय हो : 4 टन प्रतिदिन <p>परामर्शदाता ने प्रचालनों के दौरान पोतवणिक के ईंधन की उपभोग दर का अनुमान लगाया है जोकि निम्नवत् है:</p> <ul style="list-style-type: none"> 70 लिटर प्रति घंटा प्रति क्रेन अर्थात् 280 टन अभियंत्रित प्रणाली का 50 लिटर प्रति घंटा बोयलरों, ब्लास्टिंग/डि-ब्लास्टिंग आदि के चालन, पोतवणिक व्यवस्थापन की 170 लिटर प्रति घंटा। यह उपभोग पूरे समय जारी रहेगा। <p>एमपीवी/टग – 160 लिटर प्रति घंटा (160 लिटर प्रति घंटा * 12 घंटे प्रतिदिन 365 दिनों के लिए)</p> <p>फ्रंट एंड लोडर : 10 लिटर प्रति घंटा (10 टन फ्रंट लोडरों के लिए 4000 कार्य घंटे प्रतिवर्ष)</p> <p>टग की चार्टर किराया लागत – ट्रांसलोडर के लिए आईएफओ 365 दिनों के लिए रु० 1.50 लाख प्रतिदिन की दर से रु० 5.475 करोड़</p> <p>(12 टन प्रतिदिन 270 दिनों के लिए @77.07879 रु० प्रति लिटर)</p>	<p>5.402</p> <p>1.233</p> <p>26.164</p>
(ii).	एक वर्ष में प्रचालन के घंटे	<p>पोतवणिक : $365 \times 24 \times 0.7 = 6132$ घंटे</p> <p>एमपीवी/टग : $12 \times 365 = 4380$ घंटे</p> <p>मदर पोतों की बर्थिंग और अ-बर्थिंग के लिए परामर्श द्वारा यथा मूल्यांकित</p> <p>फ्रंट एंड लोडर :- 4000 घंटे</p>	
(iii).	रिपेयर और अनुरक्षण	रु० 252.44 की पूंजी लागत का 7%	17.64
(iv).	बीमा	रु० 252.44 की पूंजी लागत का 1%	2.52
(iv).	मूल्यहास	रु० 252.44 की पूंजी लागत का 10.34%	26.06
(vi).	अन्य व्यय	रु० 252.44 की पूंजी लागत का 5%	12.60
		कुल प्रचालन लागत	91.61

II. फेंडरों और टगों के लिए:

क्र.सं.	विवरण	गणनाएं	रु0 करोड़ों में
(i).	ईंधन	@ 160 लिटर प्रति घंटा, 12 घंटे प्रचालन प्रतिदिन	5.402
(ii).	चार्टर हायर टग	@ 200000 प्रतिदिन, 1 टग	5.475
(iii).	मरम्मत और अनुरक्षण	रु0 0.44 की पूंजी लागत का 7%	0.031
(iv).	बीमा	रु0 0.44 की पूंजी लागत का 1%	0.004
(iv).	मूल्यहास	रु0 0.44 की पूंजी लागत का 10.34%	0.046
(vi).	अन्य व्यय	रु0 0.44 की पूंजी लागत का 5%	0.022
	कुल प्रचालन लागत		10.98

(v). तदनुसार, केओपीटी द्वारा अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा निम्नवत् है:-

I. कार्गो के पोतांतरण के लिए:

क्र.सं.	विवरण	(रु0 करोड़ों में)
(i).	प्रचालन लागत	91.61
(ii).	स्वीकार्य आरओसीई @ 16% रु0 252.44 करोड़ पर	40.39
	कुल राजस्व अपेक्षा	132.00

II. मदर पोतों की बर्थिंग के लिए (फेंडर और टग):

क्र.सं.	विवरण	(रु0 करोड़ों में)
(i).	प्रचालन लागत	10.98
(ii).	स्वीकार्य आरओसीई @ 16% रु0 0.44 करोड़ पर	0.07
	कुल राजस्व अपेक्षा	11.05

(vi). अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए केओपीटी ने निम्नलिखित प्रशुल्क का प्रस्ताव किया है:-

(क). अंतर-लदाई प्रणाली के लिए:

क्र.सं.	विवरण	
1.	कुल राजस्व अपेक्षा	रु0 132.00 करोड़
2.	प्रणाली की सर्वोत्तम क्षमता	6.64 मिलियन टन
3.	प्रशुल्क	रु0 198.70 प्रति टन

(ख). मदर पोत के लिए:

क्र.सं.	विवरण	
1.	कुल राजस्व अपेक्षा	रु0 11.05 करोड़
2.	आए पोतों का अनुमानित जीआरटी	6.64 मिलियन टन x 55% = 3.65 मिलियन टन
3.	प्रशुल्क	रु0 30.24 प्रति जीआरटी

2.2. केओपीटी ने पारादीप पत्तन की सीमाओं और इस प्रयोजन के लिए केओपीटी द्वारा विनियुक्त किए जाने वाले किन्हीं अन्य क्षेत्रों के अधीन ट्रांसलोडिंग प्वाइंट पर, केओपीटी के गहरे जुबाव वाले क्षेत्रों में शुष्क बल्क कार्गो के ट्रांसलोडिंग प्रचालन के लिए मसौदा दरमान तथा मसौदा साध्यता रिपोर्ट अपने प्रस्ताव के साथ भेजी है।

3.1. केओपीटी प्रस्ताव की प्रति से, केओपीटी और ट्रांसलोडिंग सर्विस प्रोवाइडर (टीएसपी) के बीच व्यवस्था स्पष्ट नहीं थी। तदनुसार, केओपीटी से हमारे पत्र दिनांक 3 दिसम्बर 2014 द्वारा निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था:-

(i). केओपीटी ने कहा है कि उसने एक लाइसेंस के अधीन प्राधिकृत करने के रास्ते टीएसपी नियुक्त करने का निर्णय लिया है। यह स्पष्ट नहीं है कि क्या केओपीटी तथा टीएसपी के बीच यह व्यवस्था एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन शासित होगी।

- (ii). यदि धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार द्वारा की जाती है तो 2008 अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में निर्धारित अन्य महापत्तन न्यासों में ट्रांसलोडिंग प्रचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क की उपलब्धता नहीं होने की स्थिति में, केओपीटी के प्रस्ताव पर 2013 दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार कार्यवाही करनी होगी अर्थात् जिसमें 2008 के दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित करना होगा।
- (iii). यदि धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार से इतर होती है तो 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में यथा विनिर्दिष्ट, अधिकतम दरें वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तन पर सामान्य रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवा के लिए निर्धारित की जानी हैं।

3.2. केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था जिसे अनुवर्ती अनुच्छेदों में दर्शाया गया है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, केओपीटी के प्रस्ताव दिनांक 25 नवम्बर 2014 की प्रति संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए अग्रेषित की गई थीं। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी सेवा प्रदाताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। ये टिप्पणियां केओपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। केओपीटी ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी सेवा प्रदाताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थीं।

5. चूंकि भावी बोलीदाताओं से भी संदर्भित मामले में विचार-विमर्श किया जाना है, इसलिए केओपीटी से अनुरोध किया गया था कि अपने प्रस्ताव की प्रति सभी भावी बोलीदाताओं को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित करें कि वे अपनी टिप्पणियां केओपीटी को भेजें और उसकी एक प्रति हमें पृष्ठांकित करें। केओपीटी से इस स्थिति की पुष्टि करने का अनुरोध भी किया गया था। इस संबंध में, केओपीटी ने अपने ईमेल दिनांक 08 दिसम्बर 2014 द्वारा प्रस्ताव की प्रति अग्रेषित करते हुए 4 बोलीदाताओं को उसके द्वारा जारी किए गए पत्र की प्रति हमें पृष्ठांकित की थी।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, केओपीटी से कुछ बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने के लिए हमारे पत्र दिनांक 11 दिसम्बर 2014 द्वारा अनुरोध किया गया था। केओपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 दिसम्बर 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और उनपर केओपीटी के जवाब नीचे दिए गए हैं:—

	टीएएमपी द्वारा उठाए गए प्रश्न	केओपीटी द्वारा प्रेषित जवाब
क.	सामान्य:	
(i).	जैसाकि हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 03 दिसम्बर 2014 के कवर के अधीन हमारे द्वारा पहले ही अनुरोध किया गया है, केओपीटी निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट करें:—	
(क).	इसके प्रस्ताव में, केओपीटी ने बताया है कि इसने एक लाइसेंस के अधीन प्राधिकृत करने के रास्ते ट्रांसलोडिंग सर्विस प्रोवाइडर (टीएसपी) को नियुक्त करने का निर्णय लिया था। इस प्रस्ताव से, यह स्पष्ट नहीं था कि क्या केओपीटी तथा टीएसपी के बीच करार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन शासित होगा। केओपीटी स्थिति स्पष्ट करें।	केओपीटी तथा टीएसपी के बीच लाइसेंस करार महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन शासित होगी।
(ख).	यदि धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने का करार बीओटी रियायत के रास्ते होता है तो 2008 अप्रकट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसरण में निर्धारित अन्य महापत्तन न्यासों में ट्रांसलोडिंग परिचालनों के लिए अप्रकट प्रशुल्क की उपलब्धता के अभाव में, केओपीटी के प्रस्ताव पर 2013 के दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार कार्यवाही की जाएगी अर्थात् जहां संदर्भ प्रशुल्क 2008 के दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए निर्धारित किया जाएगा। तथापि, यदि धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने का करार बीओटी रियायत करार से इतर रहता है तो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में यथा विनिर्दिष्ट, वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तन पर समान रूप से लागू होने वाली ऐसी सेवा के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जाती हैं। केओपीटी इस संबंध में स्थिति स्पष्ट करें।	<p>केओपीटी और टीएसपी के बीच प्रस्तावित लाइसेंसिंग करार टीएसपी द्वारा तैनात की जाने वाली ट्रांसलोडिंग परिसंपत्तियों के स्थानांतरण की परिकल्पना नहीं की गई थी। इसलिए, लाइसेंसिंग व्यवस्था बीओटी आधार पर नहीं की गई है। इस संबंध में यह भी जोड़ा जाए कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 111 के अधीन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी कार्यालय आदेश सं. पीडी-11020/16/2014-पीडी.III दिनांक 10-07-2014 द्वारा ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के सृजन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास द्वारा सेवा प्रदाता की नियुक्ति अनुमोदित की थी। प्रशुल्क, तदनुसार, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रासंगिक प्रावधानों के अधीन टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाएगा।</p> <p>केओपीटी द्वारा सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित ट्रांसलोडिंग व्यवस्था में निम्नलिखित प्रचालन शामिल हैं:—</p> <p>(i) ट्रांसलोडर तथा अन्य सुविधाओं का इस्तेमाल करते हुए मंदर पोतों तथा डॉटर पोतों के बीच कार्गो का स्थानांतरण। टीएसपी इस प्रचालन के लिए टीएएमपी के अनुमोदन के लिए प्रस्तावित दरमान के फ्रेमवर्क के भीतर इस प्रचालन के लिए वसूली करेगा।</p> <p>(ii) डॉटर पोतों द्वारा हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स तक कार्गो का परिवहन। आरएफपी अवस्था में डॉटर पोतों द्वारा कार्गो के परिवहन के लिए निम्नतम फ्रंट को उद्धरित करते हुए पूर्व-योग्य आवेदक लाइसेंस देने के लिए सफल बोलीदाता (टीएसपी) के रूप में घोषित किया जाएगा। यह प्रक्रिया यह</p>

		<p>सुनिश्चित करने के लिए अंगीकृत की गई है कि एचडीसी में कार्गो लाने के लिए समग्र ट्रांसलोडिंग लागत परेषिती/परेषकों के लिए आकर्षक रह जाएगी। .</p> <p>टीएसपी के साथ लाइसेंसिंग व्यवस्था 10 वर्षों के लिए प्रस्तावित की गई है। वैसे, उपर्युक्त मद सं.(i) के लिए टीएमपी द्वारा अधिसूचित किया जाने वाला दरमान लाइसेंसिंग की प्रस्तावित अवधि की देखरेख के लिए 10 वर्षों के लिए वैध होगा। इसके अलावा, यह भी प्रशंसा की जानी चाहिए कि पूर्व-योग्य आवेदक पोतांतरण प्रचालन के लिए टीएमपी अधिसूचित अधिकतम दरों को ध्यान में रखते हुए डॉटर पोत फ्रेट दर उद्धरित करेगा। निविदा के माध्यम से चिह्नित की जाने वाली उक्त भाड़ा दर पूर्व-निर्धारित वृद्धि फार्मूला के साथ 10 वर्षों के लिए वैध होगी। इस परियोजना की उत्कृष्टता को ध्यान में रखते हुए, टीएमपी 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 3.1.8 के अनुसार 10 वर्षों की वैधता के लिए निर्धारित किए जाने हेतु विशेष मामले के रूप में विचार किया जा सकता है।</p> <p>केओपीटी ने ट्रांसलोडिंग प्रशुल्क को संशोधित कर रु 194.86 प्रति टन (विदेशी कार्गो के लिए) किया है और जलयान आधार में प्रभारित किए जाने वाले उत्पादकता संबंधित प्रशुल्क का भी प्रस्ताव किया है। संशोधित दरमान भेजा गया है।</p>
(ग).	<p>केओपीटी इस संबंध में स्थिति की पुष्टि करे कि केओपीटी अपने प्रस्ताव की प्रति सभी प्रासंगिक आरएफक्यू आवेदकों को इस अनुरोध के साथ अग्रेषित कर रहा है कि वे अपनी टिप्पणियां सीधे केओपीटी को भेजें और उसकी एक प्रति हमें पृष्ठांकित करें तथा उनको प्रस्ताव अग्रेषित किए जाने के समय आरएफक्यू आवेदकों के लिए 16 दिसम्बर 2014 को निर्धारित संयुक्त सुनवाई के बारे में ब्योरे संप्रेषित किए जाने के बारे में भी पुष्टि करें। केओपीटी द्वारा जिन आरएफक्यू आवेदकों के साथ विचार-विमर्श किया गया है उनके नाम तथा सम्पर्क नम्बर हमें भेजें।</p>	<p>पुष्टि की गई है। संयोगवश, आरएफक्यू पर प्रतिक्रिया व्यक्त करने वाले सभी आवेदक 16-12-2014 को कोलकाता में संयुक्त सुनवाई में उपस्थित हुए थे।</p>
(ii).	<p>केओपीटी ने अपने प्रस्ताव में आयात चक्र में शुष्क बल्क कार्गो अर्थात् कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला, चूनापत्थर, कच्ची चीनी आदि और निर्यात चक्र में लौह अयस्क, ताप कोयला (तटीय पोतांतरण) आदि के प्रहस्तन के लिए ट्रांसलोडर के बारे में उल्लेख किया था। दिया गया है कि केओपीटी ट्रांसलोडरों के माध्यम से बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना करता है, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों को सामान्य तौर पर अंगीकृत करना कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>ट्रांसलोडिंग व्यवस्था के माध्यम से प्रहस्तित किया जाने वाला प्रमुख कार्गो स्टील उद्योगों तथा ऊर्जा आवश्यकताओं द्वारा अपेक्षित आयातित कोयला होगा। इसलिए, केओपीटी ने 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों को अंगीकृत किया था। तथापि, दरमार में अन्य घटकों जैसे देशी ताप कोयला, लौह अयस्क तथा अन्य शुष्क बल्क कार्गो के लिए दरें निर्धारित किए जाने का प्रस्ताव किया है ताकि टीएसपी को जरूरत पड़ने पर ऐसे घटकों का प्रहस्तन करने में किसी कठिनाई का सामना नहीं करना पड़े। तथापि, यह दोहराया गया है कि ट्रांसलोडिंग व्यवस्था के माध्यम से प्रहस्तन के लिए कोयला प्रमुख घटक होगा।</p>
(iii).	<p>आयात चक्र और विलोमतः निर्यात चक्र में डॉटर पोत के द्वारा ट्रांसलोडरों से बर्थ तक कार्गो के स्थानांतरण की प्रशुल्क व्यवस्था स्पष्ट करें।</p>	<p>कार्गो के स्थानांतरण के लिए प्रशुल्क बोली प्रक्रिया के माध्यम से निर्धारित किया जाएगा। संयोगवश, केओपीटी ने पूर्व-योग्य आवेदक को लाइसेंस देने का निर्णय लिया है जो ट्रांसशिपर से हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स के विनियुक्त बर्थों तक कार्गो के स्थानांतरण के लिए निम्नतम प्रशुल्क उद्धरित करेगा।</p>
ख.	ट्रांसलोडर की क्षमता:	
(i).	<p>केओपीटी ने बोली-पूर्व बैठक के दौरान बोलीदाताओं से प्राप्त हुए संकेत के आधार पर औसत चक्र समय प्रति क्रेन 4 मिनट पर विचार किया था। इस संबंध में, केओपीटी यह पुष्टि करे कि क्या औसत चक्र समय प्रति क्रेन 4 मिनट ट्रांसलोडर के लिए एक मानक प्रतिमान है जो भारत में अथवा विश्व के अन्य पत्तनों में समान प्रचालनों के तैनात किया जाता है। केओपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या ट्रांसलोडर के लिए एक निम्नतर औसत चक्र समय प्रति क्रेन के लिए यह तकनीकी रूप से साध्य है, दिया गया है कि यह ट्रांसलोडर द्वारा उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने के लिए संभव हो सकता है।</p>	<p>सम्पूर्ण पोतांतरण प्रचालन सैंडहैडों तथा कोनिका सैंडों में खुले समुद्री परिस्थिति में किया जा रहा है और वैसे वेक्स तथा स्वेल्स के लिए लगातार एक्सपोज किया गया है। एनटीपीसी कोयला के पोतांतरण से संबंधित मै. जिंदल आईटीएफ द्वारा प्रेषित आंकड़े से, यह देखा गया है कि पोत परिचालन मौसम संबंधी मुद्दों की वजह से बाधित होते हैं। इसलिए, शेल्टर्ड पत्तन स्थान पर क्रेनों द्वारा सामान्य तौर पर अर्जित चक्र समय सैंडहैडों तथा कोनिका सैंडों में खुला समुद्र परिस्थितियों में विचार नहीं किया जा सकता। ऐसे परिचालनों में शामिल विभिन्न एजेंसियों के साथ चर्चा करने के बाद परामर्शदाता ने 4 मिनट के औसत चक्र समय का अनुमान लगाया था जो पोतवणिक के प्रचालनों के दिनों में संभव हो सकता है।</p>
(ii).	<p>पेनामेक्स पोत पर 4 क्रेनों की तैनाती पर विचार किए जाने के पीछे का कारण स्पष्ट करें। केओपीटी स्पष्ट करे कि क्या यह क्रेनों की उच्चतर संख्या तैनात किए जाने के लिए तकनीकी रूप से साध्य है, इससे ट्रांसलोडर द्वारा उच्चतर उत्पादकता अर्जित किया जाना संभव होगा।</p>	<p>परामर्शदाता ने लगभग 26000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता अर्जित करने के लिए 4 क्रेनों की तैनाती हेतु प्रस्ताव किया है। यह कहा जा सकता है कि पोतांतरण के बाद कार्गो को डॉटर पोतों द्वारा हल्दिया डॉक कॉम्प्लेक्स में लाना होगा। डुबाव बाध्यताओं की वजह से, डॉटर पोत एकल पार्सल में एचडीसी के लिए</p>

		अधिकतम 25000 टन कार्गो ट्रांसशिपर से एचडीसी लाया जा सकता है। लदे हुए पोतों की इनग्रेस के लिए लॉक की सीमित क्षमता के अनुसार, एचडीसी को और से पोतों के आवागमन के लिए ज्वारभाटीय विंडो आदि, यह देखा गया है कि लगभग 25000 टन प्रतिदिन ढोने वाला लगभग एक डॉक्टर पोत ट्रांसशिपर से एचडीसी में ले जाया जा सकता है। इसलिए, मंदर पोत से कार्गो के स्थानांतरण के सिनक्रोनाइज प्रचालन तथा डॉक्टर पोतों द्वारा उसकी निकासी अर्जित करने के लिए, मंदर पोत से कार्गो की स्थानांतरण दर लगभग 26000 टन प्रतिदिन योजनाबद्ध की गई है। इस उत्पादकता को ध्यान में रखते हुए, परामर्शदाता ने मंदर पोतों की उतराई के लिए क्रेनों की आवश्यकता को सर्वोत्तम किया है।
(iii).	केओपीटी ग्रेब के भार (10 टन) को शामिल करते हुए ग्रेब की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता 30 टन के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	प्रस्तावित क्रेनों के ग्रेब के साथ 30 टनों की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता मै. मेकग्रेगर के तकनीकी आंकड़ा पत्रक (प्रतिलिपि संलग्न) में देखा जा सकता है। ग्रेब का टेअर भार लगभग 10 टन है जो विभिन्न एजेंसियों से इकट्ठा किया गया है जो कार्गो की उतराई के लिए एचडीसी में ग्रेब उपलब्ध करवाता है।
(iv).	70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक केओपीटी द्वारा ट्रांसलोडर की क्षमता गणना में निर्मित है। इसके अलावा, ग्रेब की ग्रेबिंग कुशलता 90 प्रतिशत पर सुविचारित की गई है। इस प्रकार यह दिखाई देता है कि पत्तन ने दो स्थानों पर कुशन उपलब्ध करवाया है। यह नोट किया जाना है कि 2008 का अपफ्रंट दिशानिर्देश क्षमता का निर्धारण किए जाने के समय प्रत्येक पैरामीटर में कुशन निर्धारित नहीं करता है। इसलिए, केओपीटी उपर्युक्त स्थिति के आलोक में ट्रांसलोडर की क्षमता गणना की समीक्षा करें।	70 प्रतिशत का उपयोगिता कारक समय से संबंधित है जब बर्था में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन सभी निष्क्रिय घंटों, अनुरक्षण अवधियों आदि को आमेलित करने के बाद किए जाने की उम्मीद है। तथापि, 90 प्रतिशत ग्रेबिंग कुशलता केवल कार्गो प्रचालन घंटों के दौरान सुविचारित किया गया है। परामर्शदाता ने विचार किया है कि खुले समुद्र स्थिति में जलयान के होल्ड के भीतर से कार्गो उठाए जाने के समय एक ग्रेब औसतन 90 प्रतिशत ग्रेब मात्रा उठाने में समर्थ होगा। यह एक व्यावहारिक रूप है जिसे पोतवणिक की सर्वोत्तम कार्गो स्थानांतरण क्षमता का परिकलन किए जाने के समय नजरअंदाज नहीं किया जा सकता।
(v).	केओपीटी ने पेनामेक्स आकार के ट्रांसलोडर की तैनाती परिकल्पित की है। उक्त ट्रांसलोडर का औसत आउटपुट प्रतिदिन 26000 टन परिगणित किया गया है। कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, जो केओपीटी द्वारा आधार रूप में लिए गए हैं, कार्गो की उतराई के लिए 35000 टन और लदाई के लिए 40000 टन की दर से पेनामेक्स पोत का जलयान दिवस आउटपुट निर्धारित करता है। इसके अलावा, केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित सैंडहैडों/कनिका सैंड में एनटीपीसी कोयला पोतों के पोतांतरण कार्यनिष्पादन संबंधी ब्योरो से, यह देखा गया है कि कई अवसरों पर ट्रांसलोडरों की दैनिक उत्पादकता 28168 और 31923 रही है। ऐसे परिदृश्य में, केओपीटी ट्रांसलोडर के औसत आउटपुट 26000 टन प्रतिदिन पर विचार किए जाने का औचित्य बताएं।	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश शैल्टर्ड पत्तन में कार्गो प्रहस्तन टर्मिनलों के लिए हैं। यह पहले ही बताया जा चुका है कि ट्रांसलोडिंग व्यवस्था सैंडहैडों तथा कनिका सैंडों में खुले समुद्र स्थिति में की जा रही है जो स्वेल्, सैंडों तथा वेव्स के लिए खुले हैं। वैसे, शैल्टर्ड पत्तनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित उत्पादकता पैरामीटर सभी व्यावहारिक प्रयोजनों के लिए पोतांतरण प्रचालनों हेतु लागू नहीं किया जा सकता। मै. ज़िंदल आईटीएफ से प्राप्त कार्यनिष्पादन आंकड़े से यह भी बताया गया है कि उन्होंने 14000 टन की अधिकतम औसत उत्पादकता अर्जित की थी। केवल दो अवसरों पर, 33 अवसरों में से, उन्होंने 26000 टन से अधिक दैनिक उत्पादकता अर्जित की थी। 33 परिस्थितियों में से दो घटनाएं समग्र परिदृश्य को नहीं दर्शाते हैं और इसलिए औसत उत्पादकता के निर्धारण के लिए संदर्भ के रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता है।
ग.	पूँजी लागत:	
(i).	केओपीटी ने अपनी गणना में रु0 74.21 करोड़ पर सुविचारित पेनामेक्स पोत की पूँजी लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजे थे। लागत विवरण में यथा सुविचारित पूँजी लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना के साथ दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	लगभग 10 वर्षों के अवशिष्ट जीवनकाल वाले पुराने पेनामेक्स पोता को परिवर्तित करते हुए पोतवणिक के निर्माण को लेखा में लिया गया है। पुराने पेनामेक्स पोत की लागत "क्लार्कसन्स डाटा बेस" में दिए गए बिक्री आंकड़े के आधार पर और उन बिक्री आंकड़े की औसत को लेते हुए सुविचारित की गई है। परामर्शदाता द्वारा सुविचारित बिक्री आंकड़े भेजे गए हैं।
(ii).	रु0 17.82 करोड़ पर सुविचारित परिवर्तन तथा रिफरबिशिंग के लिए और रु0 19.60 करोड़ पर सुविचारित विविध लागत अर्थात् मोबिलाइजेशन, बीमा तथा भाड़ा के समर्थन में लागत के ब्रेकअप के साथ दस्तावेजी साक्ष्य भी भेजें। उपर्युक्त दो घटकों के प्रत्येक के मामले में गणनाओं में यथा सुविचारित पूँजी लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना के साथ दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	ट्रांसशिपर में पुराने पोत का परिवर्तन पोत तथा स्टील कार्यों जैसे डैक और पेनामेक्स पोत के अन्य ढांचों का सुदृढ़ीकरण, हैच कवर बदलना, अभियंत्रित उपस्कर का प्रचालन करने के लिए जनरेटरों की अपग्रेडिंग और कार्गो की उतराई के लिए क्रेनों के संस्थापनों के लिए क्रेनें, होपरो, कन्वेयरर्स, शिप-लोडरों आदि को शामिल करते हुए अभियंत्रित लदाई प्रणाली, और जनरेटरों के साथ उनके अनुवर्ती प्रचालनों के लिए आवश्यकता पड़ेगी। मै. मेकग्रेगर द्वारा परामर्शदाता को दी गई अपनी ऑफर में दिए गए तकनीकी विशिष्टता के अलावा (जिसकी प्रति टीएएमपी को भेजी गई है), यह देखा जा सकता है कि टीएसपी द्वारा नियुक्त किए जाने वाले शिपयार्ड द्वारा कई कार्य किए जाने हैं (मै. मेकग्रेगर द्वारा किए गए तकनीकी विशिष्टता के पृष्ठ 20 से 29)। तदनुसार, परामर्शदाता ने शिपयार्डों के साथ चर्चा करने के बाद पूँजी लागत के 10 प्रतिशत रूप में ऐसे रिफरबिशिंग तथा संशोधन के लिए एकमुश्त लागत निर्धारित की थी। इसका कोई लागत ब्रेकअप देने के लिए यह संभव नहीं होगा क्योंकि यह परिवर्तित किए जाने वाले पोत की स्थिति और कई अन्य कारकों पर निर्भर करेगा। पेनामेक्स पोत को यार्डों में ट्रांसशिपर में संशोधन के दौरान, पेनामेक्स पोत को यार्डों तक की यात्रा करनी होगी और संशोधन कार्य के दौरान यार्डों में वापिस

		<p>लाए जाएंगे। मै. मेकग्रेगर के ऑफर के अनुसार संशोधन कार्य में 18 महीनों का समय लगेगा। इसके अलावा, 15 दिनों की यात्रा पर विचार किया गया है। यार्डों पर संशोधन तथा परिवर्तन के समय के दौरान, पेनामेक्स पोत मैन्ड रहेगा क्योंकि ईंधन आदि के लिए अन्य व्यय भी होगा। 5000 अमेरिकी डॉलर की इस संशोधन लागत के लिए विचार किया गया है। मोबिलाइजेशन लागत निम्नवत् निर्धारित की गई है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> यात्रा के दौरान ईंधन की लागत (दोनों ओर यात्रा) - 15 दिन x 30 टन प्रतिदिन x रु 77079/- प्रति टन = रु 3.4 करोड़ यार्डों में पेनामेक्स पोत की प्रचालन लागत - अ.डा.5000 x 60 x 540 दिन = रु 16.2 करोड़ कुल लागत: - 16.2 + 3.4 = रु 19.60 करोड़
(iii).	पत्तन द्वारा यथा सुविचारित ट्रांसलोडिंग प्रचालन के लिए 4 फंडरों तथा 4 फ्रंट एंड लोडरों की आवश्यकता का औचित्य बताएं।	पोतवणिक (पेनामेक्स आकार) के समीप मदर पोतों (पेनामेक्स/केपसाइज) की बर्थिंग के लिए, 4 फंडरों की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, 4 क्रेन 4 हैचों पर प्रचालन करेंगी और इसलिए प्रत्येक हैच जलयानों की साइडों से उसे उठाने के लिए क्रेनों के ग्रैबों के लिए हैच स्कवेयर तक कार्गो ले जाने के लिए प्रत्येक हैच में एक फ्रंट एंड लोडर की आवश्यकता पड़ेगी। शुष्क बल्क कार्गो की उतराई के लिए फ्रंट एंड लोडर की ऐसी आवश्यकता एक सामान्य कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि है।
(iv).	केओपीटी ने अपनी गणना में रु 2.40 करोड़ पर सुविचारित 4 फ्रंट एंड लोडरों की पूंजी लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य नहीं भेजा है। लागत विवरण में यथा सुविचारित पूंजी लागत पर पहुंचने के लिए विस्तृत गणना के साथ विस्तृत गणना के साथ दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	यथा मांगे गए दस्तावेजी साक्ष्य संलग्न किए गए हैं। ये प्रस्ताव के साथ पहले भी भेजे गए थे।
(v).	4 फंडरों की लागत गणना में रु 0.44 करोड़ पर सुविचारित की गई है। तथापि, यह दिखाई देता है कि उक्त लागत केवल फंडरों की आधार कीमत है और कोटेशन में यथा प्रदर्शित विभिन्न टैक्सों तथा अधिभार को लेखा में नहीं लिया गया है। इसलिए, केओपीटी अपनी गणना में इन घटकों को शामिल करें।	संशोधित गणना में इसे लेखा में लिया गया है।
घ.	प्रचालन लागत:	
(i).	ईंधन लागत के अनुमानन के संबंध में, केओपीटी निम्नलिखित के लिए आधार भेजें:-	
(क).	10 लिटर प्रति घंटा की दर से फ्रंट एंड लोडर के ईंधन उपभोग पर विचार करना।	फ्रंट एंड लोडर कार्गो की उतराई के लिए मदर पोतों के हैचों के भीतर उपयोग किए जाते हैं। बर्थ सं. 4बी के मामले में पीसीआरए द्वारा मूल्यांकित हैचों के भीतर तैनात किए गए फ्रंटएंड लोडरों के ईंधन उपभोग के आधार पर केओपीटी ने ईंधन उपभोग की दोबारा गणना की थी। पीसीआरए रिपोर्ट के अनुसार, फ्रंटएंड लोडर 0.015398 लिटर प्रति टन उपभोग करते हैं। इस हाल ही के मूल्यांकन के आधार पर, 6.64 मिलियन टन कार्गो के ग्रहस्तन के लिए फ्रंटएंड लोडरों हेतु ईंधन उपभोग 102243 टन प्रतिवर्ष होता है। यह पहले सुविचारित 1,60,000 टन के स्थान पर सुविचारित किया गया है।
(ख).	160 लिटर प्रति घंटा की दर से बहुउद्देशीय वाहन के ईंधन उपभोग पर विचार करना।	एमपीवी अग्नि-शमन, कॉम्बिंटिंग तेल प्रदूषण स्थिति, सीमाशुल्क अधिकारियों के परिवहन, आदि जैसे विभिन्न प्रयोजनों के लिए पुरानी 50 टन बोर्डार्ड पुल टग मूल रूप से इस्तेमाल की जाएगी। इसके अलावा, इसे टग के रूप में इस्तेमाल किया जाएगा जब और जैसे केपसाइज तथा पेनामेक्स पोतों की बर्थिंग के टग समर्थन के अनुपूरण की आवश्यकता होगी। ईंधन उपभोग आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 द्वारा कांडला पत्तन न्यास के लिए दरमान अधिसूचित किए जाने के समय टीएमपी द्वारा अनुमोदित टग के समान परिकल्पित किया गया है। उक्त आदेश में, टीएमपी ने 160 लिटर प्रति घंटा की दर से ईंधन के उपभोग पर विचार किया था।
(ग).	4380 घंटे की दर से बहुउद्देशीय वाहन की गणना पर विचार करना।	यह अनुमान लगाया गया है कि एमपीवी 365 दिनों की अवधि के लिए औसतन प्रतिदिन 12 घंटों के लिए उपयोग किया जाएगा। कांडला पत्तन न्यास के मामले में इसके आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 में भी विचार किया गया है।
(घ).	निष्क्रिय अवधि के दौरान 4 टन/दिन और कार्य अवधि के दौरान 12 टन/दिन के आधार पर ट्रांसलोडर के लिए ईंधन लागत पर विचार करना।	क्रेन और अभियंत्रित प्रणालियां इलेक्ट्रिक पावर द्वारा प्रचालित किया जाना है। मै. मेकग्रेगर के ऑफर के अनुसार, संस्थापित मोटर पावर अभियंत्रित लदाई सुविधाओं के लिए 1984 केडब्ल्यू होगी और 4 क्रेन 345 x 4 केडब्ल्यू अतिरिक्त

		<p>मोटर लोड होगी। यह देखा गया है कि अभियंत्रित प्रणाली की बिजली आवश्यकता प्रत्येक क्रेन का लगभग 5 गुणा है। इलेक्ट्रिक पावर जनरेटरों का प्रचालन करने वालों द्वारा आपूर्ति किया जाएगा। ईंधन उपभोग 04 क्रेनों का प्रचालन करने के लिए जनरेटर सैट चलाने के लिए उपर्युक्त बिजली आवश्यकता की फिटिंग के लिए ईंधन के उपभोग के आधार पर निर्धारित किया गया है तथा अभियंत्रित लदाई प्रणाली में जलयान लोडर शामिल है। इसके अलावा, उन्हें जलयानों के अन्य संस्थापन के लिए बिजली उपलब्ध करवाने हेतु ईंधन उपभोग पर भी विचार किया है। परामर्शदाता ने यह विचार करते हुए कि 4 क्रेनों की प्रत्येक क्रेन द्वारा 1 टन प्रतिदिन का उपभोग करेंगे, प्रचालनों के दौरान आईएफओ के 12 टन प्रतिदिन के उपभोग का निर्धारण किया था। अभियंत्रित प्रणाली 5 टन प्रतिदिन उपभोग करेगी। इसलिए, प्रहस्तन प्रणाली चलाने के लिए, 9 टन ईंधन का उपभोग किया जाएगा। इसके अलावा, स्थान, डि-ब्लास्टिंग पम्पों आदि के लिए 3 टन का अन्य लोड होगा। 12 टन का यह उपभोग 365 दिनों के 70 प्रतिशत और 03 टन प्रतिदिन के लिए परिकल्पित किया गया है जब वहां कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन (365 का 30 प्रतिशत) नहीं होगा।</p>
(ड).	255 दिन की दर से ट्रांसलोडर की गणना अवधि और 110 दिन पर निष्क्रिय अवधि पर विचार करना।	सर्वोत्तम क्षमता की गणना के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार 255 दिनों पर विचार किया गया है।
(ii).	केओपीटी 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए प्रतिमान के आधार पर पूंजी लागत के 7 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुरक्षण लागत पर विचार करने का औचित्य बताएं, दिया गया है कि केओपीटी ने ट्रांसलोडिंग सुविधा पर विभिन्न प्रकार के कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना की है। इस प्रकार, मरम्मत और अनुरक्षण लागत 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा निर्धारित बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए प्रतिमान के आधार पर पूंजी लागत के 5 प्रतिशत की दर से अनुमान लगाया गया है।	यह पहले ही बताया गया है कि प्रस्तावित पोतवणिक् के पास अभियंत्रित सुविधाएं होंगी जिसमें शिप अनलोडर, होपर कन्वेयर आदि शामिल होंगे और कोयले की उतराई तथा लदाई दोनों के लिए कोयले के प्रहस्तन हेतु अभियंत्रित टर्मिनल होगा।
(iii).	केओपीटी कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रावधानों के आधार पर ट्रांसलोडर, फ्रंट एंड लोडरों, बहुउद्देशीय वाहन तथा फेंडरों के मामले में मूल्यहास की लागत की दोबारा गणना करे। ऐसे सुविचारित मूल्यहास की दर भी कम्पनी अधिनियम, 2013 के प्रासंगिक प्रावधानों का संदर्भ उद्धरित करते हुए दर्शाएं।	<p>टीएमपी से सुझाव के आधार पर, परामर्शदाता ने कम्पनी अधिनियम 2013 में मूल्यहास के संबंध में प्रावधानों की जांच की थी। तथापि, यह उन नई परिसंपत्तियों को ध्यान रखते हुए प्रावधान किया गया है जो पुरानी खरीदी गई परिसंपत्तियों की अपेक्षा उपयोगी जीवन चक्र होगा।</p> <p>ऐसे मामले के लिए, साल्वेज मूल्य को घटाते हुए मूल्यहास की दर का पता लगाने के लिए यह एक सामान्य पद्धति है (यहां कम्पनी अधिनियम के प्रावधानों में यथा व्यवस्थित पुराने पोत की पूंजी लागत के 5 प्रतिशत तक सीमित किया गया है।)</p> <p>संशोधित कम्पनी अधिनियम बहुत ही विशिष्ट रूप में और संबद्ध परिसंपत्ति के उपयोगी जीवनकाल को इंगित करने की बजाय परिसंपत्तियों की विभिन्न श्रेणी के मूल्यहास की दरों को विनिर्दिष्ट नहीं करता है। तथापि, निम्नलिखित उपर्युक्त अधिनियम में उल्लिखित किया गया है और परिणामस्वरूप सनदी लेखाकारों की टीम ने निम्नलिखित का पता लगाया है:-</p> <p>नई परिसंपत्तियों के लिए स्ट्रेट लाइन पद्धति के अधीन मूल्यहास दर:</p> <p>i) भवन</p> <p>क) आरसीसी ढांचा : 1.58 % वार्षिक</p> <p>ख) आरसीसी से इतर: 3.17 % वार्षिक</p> <p>ii) तीन पाली प्रचालन के साथ संयंत्र तथा मशीनरी (सतत् संयंत्र से इतर)</p> <p>(6.33 % X 2): 12.66% वार्षिक</p> <p>iii) टग, बार्ज, सर्वेक्षण लॉच : 6.79% वार्षिक</p> <p>iv) बल्क कैरियर तथा लाइनर पोत : 3.80 % वार्षिक</p> <p>अधिनियम में पुरानी परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास पर कार्य करने के लिए कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है। यदि नई परिसंपत्ति की लागत उपलब्ध हो तो सम्पूर्ण जीवनकाल के लिए उसपर उपर्युक्त दर लागू की जा सकती है। तथापि, शेष 10 वर्ष के जीवनकाल के साथ पुरानी परिसंपत्ति का खरीद मूल्य 10 वर्ष के</p>

		जीवनकाल में मूल्यहासित किया जाना है और नई परिसंपत्ति की लागत उपलब्ध नहीं है, हमें उपयोगी जीवनकाल में परिसंपत्ति का मूल्य (5 प्रतिशत निवल साल्वेज मूल्य) मूल्यहासित किए जाने के सिद्धांत पर विचार करते हुए पुरानी परिसंपत्ति की अधिग्रहण लागत पर 9.5 प्रतिशत वार्षिक मूल्यहास पर विचार कर सकते हैं।
(iv).	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.3 के अनुसार, जब महापत्तन न्यास कोई उपस्कर, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट/परिसंपत्ति आदि खरीदते हैं तो उन्हें प्रोद्भूत किए जाने वाले व्ययों यदि क्रॉफ्ट/उपस्कर/अन्य परिसंपत्तियां पत्तन के स्वामित्व वाली होती हैं/किराये पर ली गई हो, के बीच कम लागत विकल्प का विश्लेषण करने की आवश्यकता होगी। इसलिए, केओपीटी ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए टग किराये पर लेने के निर्णय पर पहुंचने के लिए केओपीटी द्वारा लिए गए खरीद विकल्प के सापेक्ष लागत लाभ विश्लेषण भेजे।	परामर्शदाता ने बहुउद्देशीय पोत के रूप में उपयोगी की जाने वाली 50 टन बोलाई पुल पुरानी टग की खरीद के लिए प्रस्ताव किया है। परामर्शदाता ने एमपीवी की पूंजी लागत के रूप में ₹0 13.8 करोड़ लिया गया है। उसने कांडला पत्तन में 50 टन बोलाई पुल टग किराये पर लेने के मामले में टीएमपी द्वारा अनुमोदित मान पर ईंधन उपभोग का निर्धारण किया था और आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 द्वारा अधिसूचित किया गया था। टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यहास, प्रचालन तथा अनुरक्षण लागत, बीमा लागत और अन्य विविध लागत के साथ उपर्युक्त पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई लेते हुए, कुल राशि ₹0 108305462 प्रतिवर्ष होता है। ₹0 1.5 लाख प्रतिदिन की चार्टर किराया लागत और कांडला पत्तन के लिए अनुमोदित दर के अनुसार ईंधन उपभोग के आधार पर, वार्षिक राशि ₹0 108766262 होता है। इसलिए, यह कहा जा सकता है कि दोनों व्यय लगभग एकसमान हैं। वैसे, पोत प्रचालनों के लिए एक टग किराये पर लेना स्वीकार करने के लिए सुविचारित किया जा सकता है।
(v).	केओपीटी ₹0 200000/- प्रतिदिन की दर से किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	वास्तव में, परामर्शदाता ने 50 टन बोलाई पुल टग के ₹0 150000 की दैनिक चार्टर किराया दर पर विचार किया था। तथापि, इस रिपोर्ट में, इसे ₹0 2 लाख प्रतिदिन रूप में गलत तरीके से उल्लिखित किया गया है। ₹0 1.5 लाख प्रतिदिन की अनुमानित दर आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 पारित करते समय कांडला पत्तन में समान टग के लिए टीएमपी द्वारा सुविचारित चार्टर किराया दर के साथ पक्षीय तुलना करती है।
(vi).	केओपीटी 160 लिटर प्रति घंटा की दर से टग के ईंधन उपभोग पर विचार करने के लिए आधार बताएं। यह नोट किया जाए कि कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) के मामले में, केओपीटी द्वारा यथा उल्लिखित, टग का ईंधन उपभोग 100 लिटर प्रति घंटा पर सुविचारित किया गया है।	उपभोग कारक कांडला पत्तन न्यास के मामले में आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 द्वारा टीएमपी के आदेश से लिया गया है।
(vii).	12 घंटे प्रचालन प्रतिदिन हेतु टग के ईंधन उपभोग पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	कांडला पत्तन न्यास के मामले में आदेश सं. टीएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 से लिया गया है।
(viii).	आदेश सं. टीएमपी/30/2011-एमओपीटी दिनांक 02 मई 2012 द्वारा मुरुगांव पत्तन न्यास में प्राधिकृत सेवा प्रदाताओं द्वारा उपलब्ध करवाए गए पोतवणिक (30 टीपीडी) के उपयोग के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों के निर्धारण से संबंधित मामले में, एमओपीटी ने ट्रांसलोडर पर पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए प्रचालन करने की मदों में से एक मद के रूप में पत्तन प्रभारों के घटक पर विचार किया था। इसी तरह, इसकी पोतवणिक परिसंपत्तियों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पीपीटी द्वारा दाखिल किए गए हाल ही के मामले में, पीपीटी ने पोतवणिक के लिए यथा लागू पत्तन देयताओं, पाइलटज और बर्थ किराये की वसूली का प्रस्ताव किया था। इस संदर्भ में, केओपीटी इस बात की जांच करें कि क्या ट्रांसलोडर से संबंधित पोत संबंधित प्रभार को ट्रांसलोडरों की प्रचालन लागत के अनुमान के लिए लेखा में लिया जा सकता है।	केओपीटी द्वारा शुरू की गई ट्रांसलोडिंग व्यवस्थाएं ट्रांसशिपमेंट प्वाइंट पर पूरी तरह लदे केप साइज/पेनामेक्स पोतों के प्रहस्तन के द्वारा एचडीसी, केओपीटी के लिए अतिरिक्त कार्गो लाने के लिए है और डॉक्टर पोतों द्वारा एचडीसी पर कार्गो लाने के लिए है। यह सम्पूर्ण ट्रांसलोडिंग व्यवस्था एचडीसी के लिए कार्गो लाने में परेशिती/परेशक के लिए लागत को जोड़ने जा रही है। केओपीटी बोर्ड ने ट्रांसलोडिंग लागत को कम करने के मद्देनजर पोतवणिक पर कोई प्रभार वसूल नहीं करने का निर्णय लिया था, विचार करते हुए कि कार्गो तथा डॉक्टर पोत हल्दिया में आएंगे जहां से केओपीटी अपने दरमान के अनुसार राजस्व अर्जित करेगा।
(ड).	दरमान:	
	₹0 30.24 प्रति जीआरटी पर परिगणित मदर पोत पर वसूल किए जाने वाले मरीन प्रभारों पर पहुंचने के लिए, केओपीटी ने 3.65 मिलियन जीआरटी की दर से पोतों के अनुमानित जीआरटी पर पहुंचने के लिए 6.64 मिलियन टन पर इसके द्वारा निर्धारित ट्रांसलोडर की क्षमता पर 55 प्रतिशत का कारक लागू किया है। दस्तावेजी साक्ष्य द्वारा समर्थित 55 प्रतिशत के कारक को जीआरटी में टनों में परिवर्तित करने का आधार स्पष्ट करें।	परामर्शदाता ने पोत संबंधित प्रभारों के लिए प्रति जीआरटी दर पर पहुंचने के लिए ट्रांसलोडिंग क्षमता पर 55 प्रतिशत के कारक का अनुमान लगाने के लिए अध्ययन पर विश्वास किया है। अध्ययन की प्रति भेजी गई है। यह अनुमान लगाया गया है कि पोतवणिक की सर्वोत्तम क्षमता का 50 प्रतिशत केप साइज पोतों द्वारा पूरा किया जा रहा है और शेष 50 प्रतिशत पेनामेक्स पोतों द्वारा पूरा किया जा रहा है। प्रस्ताव में, केओपीटी ने टाइपिकल केप साइज और पेनामेक्स पोतों के डीडब्ल्यूटी तथा जीआरटी भेजे थे जोकि निम्नवत् हैं:-

		<table> <tr> <th>पोत का प्रकार</th><th>डीडब्ल्यूटी (ढोने की क्षमता)</th><th>जीआरटी</th></tr> <tr> <td>पेनामेक्स</td><td>75106</td><td>40622</td></tr> <tr> <td>केप साइज</td><td>150393</td><td>77255</td></tr> </table> <p>उपर्युक्त क्षमता वितरण का अनुमान लगाते हुए, 6.64 मिलियन टन कार्गो लाने के लिए 22 केप साइज और 44 पेनामेक्स पोतों का कुल जीआरटी लगभग 3486978 होगी। यह ट्रांसलोडिंग क्षमता के लगभग 53 प्रतिशत के तदनु रूप है। इसलिए, दर प्रति जीआरटी पर पहुंचने के लिए परामर्शदाता द्वारा परिकल्पित 55 प्रतिशत का कारक सही है।</p>	पोत का प्रकार	डीडब्ल्यूटी (ढोने की क्षमता)	जीआरटी	पेनामेक्स	75106	40622	केप साइज	150393	77255															
पोत का प्रकार	डीडब्ल्यूटी (ढोने की क्षमता)	जीआरटी																								
पेनामेक्स	75106	40622																								
केप साइज	150393	77255																								
(च).	अतिरिक्त मुद्दा	<p>केओपीटी ट्रांसलोडर द्वारा प्रहस्तन के लिए निम्नलिखित उत्पादकता संबंधित प्रशुल्क शामिल करने के लिए प्रस्ताव कर रहा है जोकि निम्नवत् है:- शुष्क बल्क कार्गो के लिए:</p> <table> <tr> <th></th><th>विदेशी</th><th>तटीय</th></tr> <tr> <td>20000-21999</td><td>189.01</td><td>113.41</td></tr> <tr> <td>22000-23999</td><td>190.96</td><td>114.58</td></tr> <tr> <td>24000-25999</td><td>192.91</td><td>115.75</td></tr> <tr> <td>26000</td><td>194.86</td><td>116.92</td></tr> <tr> <td>26001-28000</td><td>195.83</td><td>117.50</td></tr> <tr> <td>28001-30000</td><td>196.81</td><td>118.09</td></tr> <tr> <td>30001-32000</td><td>197.78</td><td>118.67</td></tr> </table> <p>टिप्पणी:</p> <p>ऊपर यथा निर्दिष्ट 26000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में प्रथम दो हजार टन के लिए 1 प्रतिशत तक कटौती की गई थी और दूसरे दो हजार टन के लिए आधार दर की 2 प्रतिशत तक कटौती की गई थी। तीस हजार टन के लिए दर 3 प्रतिशत तक आधार दर में कटौती करते हुए निर्धारित की गई थी। इसी प्रकार 20000 टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूटी से कम निष्पादन तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए गणना की जाएगी।</p> <p>यही कार्यपद्धति इस बदलाव के साथ 26000 टन से अधिक संवर्धनात्मक अधिकतम दर की गणना करने के लिए भी अंगीकृत की जाएगी कि ऐसे मामले में आधार दर में प्रथम दो हजार टन के लिए 0.5 प्रतिशत, दूसरे दो हजार टन के लिए 1 प्रतिशत और तीसरे दो हजार ट के लिए 1.5 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। 32000 टन से अधिक के लिए दर की गणना करने हेतु यही कार्यपद्धति अंगीकृत की जाएगी।</p> <p>उपर्युक्त स्लैब दरें ट्रांसलोडिंग के बाद फरक्का को कोयले के परिवहन के लिए एनटीपीसी, आईडब्ल्यूआई तथा जिंदर आईटीएफ द्वारा किए गए करार के आधार पर परिकल्पित की गई हैं जहां करार में दिया गया है कि मंदर पोत (ओजीवी) की उतराई में विलंबों के मामले में, टीएसपी को विलंबशुल्कों का भुगतान करना होगा जो पेनामेक्स/केपसाइज पोतों के लिए अ.डा. 15000 प्रतिदिन से अधिक नहीं होगा। परेषणों की दर विलंबशुल्क दर की आधी होगी। विलंबशुल्क/परेषण जलयान से जलयान आधार पर निपटान किया जाएगा।</p>		विदेशी	तटीय	20000-21999	189.01	113.41	22000-23999	190.96	114.58	24000-25999	192.91	115.75	26000	194.86	116.92	26001-28000	195.83	117.50	28001-30000	196.81	118.09	30001-32000	197.78	118.67
	विदेशी	तटीय																								
20000-21999	189.01	113.41																								
22000-23999	190.96	114.58																								
24000-25999	192.91	115.75																								
26000	194.86	116.92																								
26001-28000	195.83	117.50																								
28001-30000	196.81	118.09																								
30001-32000	197.78	118.67																								

7. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 16 दिसम्बर 2014 को केओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, केओपीटी और उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन पेश किए थे।

8. इस मामले में पराशर्म संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—

- (i). कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव आयात चक्र में कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला, चूनापत्थर, कच्ची चीनी आदि और निर्यात चक्र में लौह अयस्क तथा ताप कोयला जैसे विभिन्न शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली ट्रांसलोडिंग सुविधा परियोजना के लिए अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। इस संबंध में, केओपीटी ने लाइसेंस के अधीन अधिकृत करने के रास्ते द्वारा ट्रांसलोडिंग सर्विस प्रोवाइडर (टीएसपी) नियुक्त करने का निर्णय लिया बताया गया है जहां केओपीटी और टीएसपी के बीच लाइसेंसिंग व्यवस्था 10 वर्षों की अवधि के लिए एमपीटी अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन शासित की जाएगी।
- (ii). चूंकि यह प्रचालन पोतों के बीच सामानों के ट्रांसशिपिंग से संबंधित है, यह एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अधीन सूचीबद्ध सेवाओं में से एक है। इस संबंध में, धारा 48 के साथ पठित महापत्तन न्यास अधिनियम, 1993 की धारा 42(4) इस प्राधिकरण से अपेक्षा करती है कि महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत व्यक्तियों द्वारा उपलब्ध करवाई गई चिह्नित सेवाओं के मामले में दरें अधिसूचित की जाएं।

लाइसेंसिंग व्यवस्था बीओडी मोड पर नहीं बनाई गई है। ऐसे मामलों में जहां धारा 42(3) के अधीन प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत करार के रास्ते से इतर है, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7.2 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर सामान्य रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरें निर्धारित की जाएं। इस प्रयोजन के लिए, इन प्रभारों को विनियमित करने के लिए प्रस्तावों की शुरुआत संबद्ध महापत्तन न्यास द्वारा की जानी चाहिए और ऐसे निर्धारित किए गए प्रशुल्क में बदलाव नहीं किया जाएगा भले पत्तन स्वयं यह सेवा उपलब्ध करवाता हो अथवा सेवाएं प्रदान करने के लिए निजी प्रचालक को अनुमति दी गई हो। हालांकि केओपीटी ने बताया है कि ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के संदर्भ में स्पष्ट रूप से नहीं बताया गया है। संदर्भित मामले में, पत्तन ने न तो अपनी ओर से सेवा प्रदान करने की परिकल्पना की और न ही यह बीओटी मोड के अधीन है। जैसाकि ऊपर बताया गया है, यह टीएसपी को लाइसेंस के अधीन प्राधिकृत करने की अनुमति परिकल्पित करता है। इस प्रकार, केओपीटी में परिकल्पित व्यवस्था 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 7.2 के दायरे के भीतर आएगी। इसलिए, यह मामला मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 में शामिल विनिर्दिष्ट का अनुसरण करते हुए, किसी वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना केओपीटी में सामान्य रूप से लागू की जाने वाली केओपीटी में ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण के लिए लिया गया है।

- (iii). केओपीटी ने नवम्बर 2014 के आखिर में अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। तत्पश्चात, दिसम्बर 2014 के आखिर में हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब देते समय, इसने अपने प्रस्ताव में कुछ संशोधन किए थे। ये संशोधन प्रचालन लागतों के संदर्भ में ही देखे गए हैं। इस मामले की कार्यवाहियों के दौरान पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना/स्पष्टीकरण के साथ, दिसम्बर 2014 का उक्त संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।
- (iv). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.1 पत्तन प्रचालनों के प्रत्येक घटक की मानक लागत की कोशिश करने के लिए है। ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं बनाए गए हैं, न तो 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन और न ही 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन।

उक्त दिशानिर्देशों का खंड 7.2, जिसके अधीन प्रस्ताव सुविचारित किया जा रहा है, कोई विशेष प्रशुल्क निर्धारण कार्यपद्धति निर्दिष्ट नहीं की गई थी परन्तु प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने और प्रचालक के बावजूद प्रशुल्क निर्धारित करने के प्रक्रियात्मक पहलुओं के बारे में केवल बात ही करते हैं। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अधीन ट्रांसलोडिंग सुविधाओं के लिए मानक प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं।

केओपीटी के मामले में और जैसाकि पहले बताया गया है, ट्रांसलोडर आयात चक्र में शुष्क बल्क कार्गो जैसे कोकिंग कोयला, गैर-कोकिंग कोयला, चूनापत्थर, कच्ची चीनी आदि और निर्यात चक्र में लौह अयस्क, ताप कोयला (तटीय शिपमेंट) आदि जैसे कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए परिकल्पित किया गया है। तथापि, इस आधार पर कि ट्रांसलोडिंग व्यवस्था के माध्यम से प्रहस्तित किया जाने वाला प्रमुख कार्गो स्टील उद्योगों तथा बिजली उपयोगिताओं द्वारा अपेक्षित आयातित कोयला होगा, केओपीटी ने प्रचालन लागत के कुछ घटकों के मामले में अप्रकट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित किए गए मानक उधार लिए बताए गए हैं। अन्य घटकों के लिए प्रहस्तन दरें एसओआर में निर्धारित किया बताया गया है ताकि आवश्यकता की स्थिति में ऐसे घटकों के प्रहस्तन में कोई मुश्किल पेश नहीं आई थी। केओपीटी के प्रस्ताव पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में विस्तार से चर्चा की गई है।

(v). सुविधा की क्षमता:

- (क). 4 मिनट में प्रत्येक क्रेन द्वारा लिए गए औसत चक्र समय पर विचार करते हुए, केओपीटी ने 15 लिफ्टें प्रति घंटा (60 मिनट/4 मिनट) परिगणित किया है। 20 टन प्रति लिफ्ट पर ग्रेब की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता के आधार पर और 90 प्रतिशत की ग्रेबिंग कुशलता के साथ, केओपीटी ने 270 टन (15 लिफ्ट प्रति घंटा x 20 टन प्रति लिफ्ट x 90% ग्रेबिंग कुशलता) पर औसत आउटपुट प्रति घंटा प्रति क्रेन निर्धारित की है, जो 6480 टन (270 टन x 24 घंटे प्रतिदिन) पर औसत आउटपुट प्रति दिन प्रति क्रेन परिगणित होती है। उसके बाद, 4 क्रेनों के लिए 6480 टन पर औसत आउटपुट प्रतिदिन प्रति क्रेन पर विचार करते हुए और 365 दिनों की अवधि के लिए तथा 70 प्रतिशत उपयोगिता पर, केओपीटी ने 6643000 टन प्रतिवर्ष पर ट्रांसलोडिंग सुविधा की क्षमता निर्धारित की है।
- (ख). केओपीटी ने बोली-पूर्व बैठक के दौरान बोलीदाताओं से इसके द्वारा प्राप्त किए गए संकेत के आधार पर 4 मिनट की दर से औसत चक्र समय प्रति क्रेन पर विचार किया बताया गया है। केओपीटी के अनुसार, सम्पूर्ण पोतांतरण प्रचालन खुले समुद्र में किए जाने के लिए परिकल्पित किया गया है, जोकि तरंगों तथा स्वेल्स पर लगातार प्रकट किया गया है और कि 4 मिनटों का औसत चक्र समय ऐसे प्रचालनों में शामिल विभिन्न एजेंसियों के साथ चर्चा करने के बाद परिकल्पित किया गया है और पोतवणिक के प्रचालनों के सभी दिनों के लिए संभव बनाया जा सकता है। केओपीटी द्वारा प्रेषित कारण के आधार पर और चूंकि उपयोगिताओं/भावी सेवा प्रदाताओं ने केओपीटी द्वारा अंगीकृत किए गए उक्त पैरामीटर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी, इसलिए 4 मिनट की दर से औसत चक्र समय प्रति क्रेन इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है।
- (ग). 20 टन प्रति लिफ्ट की दर से ग्रेब की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता 10 टन की ग्रेब के भार को घटाने के बाद ग्रेब के साथ प्रत्येक 30 टन क्रेन की अधिकतम हास्टिंग क्षमता बताया गया है। इस स्थिति पर विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (घ). केओपीटी द्वारा सुविचारित 90 प्रतिशत की ग्रेबिंग कुशलता के संबंध में, केओपीटी का मत है कि खुले समुद्र स्थिति में जलयान के होल्ड के भीतर से कार्गो उठाने के समय एक ग्रेब औसत 90 प्रतिशत ग्रेब मात्रा उठाने में समर्थ होगा। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान, हालांकि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने 70 प्रतिशत से 80 प्रतिशत के बीच कम ग्रेबिंग कुशलता अभिव्यक्त की थी, पत्तन ने 90 प्रतिशत की दर से उच्चतर ग्रेबिंग क्षमता पर विचार किया है। उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने कमतर ग्रेबिंग कुशलता का सुझाव देने के लिए कोई आधार नहीं भेजा था। जब पत्तन द्वारा उच्चतर ग्रेबिंग कुशलता प्रस्तावित की गई है और उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा यथा मांग किए गए कम ग्रेबिंग कुशलता के समर्थन में किसी आधार के अभाव में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित उच्चतर कुशलता इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।
- (ङ). मसौदा अवरोधों तथा प्रचालनात्मक सीमाओं के मद्देनजर, पोतांतरण के बाद कार्गो मंदर पोतों द्वारा एचडीसी को आएगा, जो एकल पार्सल में अधिकतम 25000 टन कार्गो ढोने के लिए बताया गया है। मंदर पोत से कार्गो के स्थानांतरण के सिन्क्रोनाइज्ड प्रचालन को अर्जित करने के लिए और डॉक्टर पोतों द्वारा उसकी निकासी, मंदर पोत से कार्गो की स्थानांतरण दर 26000 टन प्रतिदिन के करीब योजनाबद्ध की गई है जोकि मंदर पोतों की उतराई के लिए 4 क्रेन तैनात करते हुए संभव है। केओपीटी की स्थिति के आधार पर और चूंकि किसी भी उपयोक्ता/भावी बोलीदाता ने चार क्रेन तैनात किए जाने पर आपत्ति नहीं उठाई थी और यह भी दिया गया है कि ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए क्रेनों की तैनाती के संबंध में कोई मानक निर्धारित नहीं किए गए हैं, इसलिए ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए 4 क्रेनों की तैनाती परिकल्पित करते हुए पत्तन के प्रस्ताव पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (च). उपर्युक्त पैरामीटरों के आधार पर, केओपीटी ने 25920 टन पर 4 क्रेनों के लिए औसत आउटपुट प्रति दिन प्रति क्रेन निर्धारित की है, जिसे इसकी गणना में केओपीटी द्वारा 26000 टन में पूर्णांकित किया गया है। कोयला टर्मिनल के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश, जो केओपीटी द्वारा आधार रूप में लिया गया है, उतराई के लिए 35000 टन और कार्गो की लदाई के लिए 40000 टन पर पेनामेक्स पोत का जलयान दिवस आउटपुट निर्धारित करता है। केओपीटी द्वारा प्रेषित सैंडहैट्स/कनिका सैंड पर एनटीपीसी कोयला पोतों के पोतांतरण निष्पादन के ब्योरो से, यह देखा गया है कि दो अवसरों पर ट्रांसलोडरों की दैनिक उत्पादकता 28168 टन और 31923 टन रही है।

इस संबंध में, केओपीटी का मत है कि अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश शेल्टर्ड पत्तन में कार्गो प्रहस्तन टर्मिनलों के लिए हैं, जबकि, ट्रांसलोडिंग सुविधाएं खुला क्षेत्र स्थिति में किए जाने के लिए परिकल्पित किए गए हैं, जो स्वेल्, विंड तथा वेव्स की वेगारिस में एक्सपोज किए गए हैं और कि, इसलिए, शेल्टर्ड पत्तनों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उल्लिखित उत्पादकता पैरामीटर पोतांतरण प्रचालनों के लिए लागू नहीं किए जा सकते। इसके अलावा, केओपीटी ने बताया है कि 33 परिस्थितियों में से दो घटनाएं औसत उत्पादकता का निर्धारण करने के लिए संदर्भ रूप में सुविचारित नहीं किया जा सकता। भावी बोलीदाता अर्थात् जेआईटीएफ मिटेड (जिंदल) ने संयुक्त सुनवाई के दौरान बताया था कि 26000 टन प्रतिदिन की औसत उत्पादकता अधिक है और कि यह लगभग 20000 टन प्रतिदिन होना चाहिए। तथापि, जेआईटीएफएल ने 20000 टन प्रतिदिन की औसत उत्पादकता के समर्थन में कोई विश्लेषण नहीं भेजा है।

पत्तन द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर और क्रेनों की कम उत्पादकता के समर्थन में किसी विश्लेषण के अभाव में, पत्तन द्वारा यथा प्रेषित स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (छ). तदनुसार, 6643000 टन प्रतिवर्ष पर ट्रांसलोडिंग सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता, केओपीटी द्वारा यथा प्रेषित, को विश्लेषण में लिया गया है।
- (vi). इस स्थिति के आधार पर कि फेंडरों तथा टगों से संबंधित प्रभार पोतवणिक के साथ मंदर पोतों की बर्थिंग/अबर्थिंग के समय मंदर पोत के लिए पत्तन प्रभारों के रूप में एकत्रित किए जाएंगे, केओपीटी ने फेंडरों तथा टगों के मामले में पूंजी तथा प्रचालन लागत पर अलग-अलग विचार किया है, ताकि मंदर पोतों से वसूल किए जाने वाले प्रशुल्क से उक्त लागतों की वसूली की जा सके।

- (vii). पूंजी लागत:

- (क). केओपीटी द्वारा सुविचारित पूंजी लागत में 10 वर्षों के अवशिष्ट जीवनकाल के साथ पेनामेक्स पोत की लागत, 4 नई क्रेनों का संस्थापन, नई कन्वेयर प्रणाली का संस्थापन, 10 प्रतिशत की दर से पुराने पेनामेक्स पोत की कन्वर्जन तथा रिफरबिशिंग लागत, 10.31 प्रतिशत की दर से कस्टम ड्यूटी, 10 प्रतिशत की दर से विविध लागत, 4 नए फ्रंट एंड लोडरों की लागत, पुराना बहुउद्देशीय वाहन (एमपीवी) तथा फेंडरों की लागत शामिल की गई है। यह अनुमान लगाया गया है कि केओपीटी को यह सुनिश्चित करना होगा और स्वयं को संतुष्ट करना होगा कि उपर्युक्त पूंजी परिसंपत्तियां सुगम रूप में ट्रांसलोडिंग सुविधा का प्रचालन करने के लिए पर्याप्त होगा।
- (ख). केओपीटी ने पोतवणिक के रूप में लगभग 10 वर्षों के अवशिष्ट जीवनकाल वाले पुराने पेनामेक्स पोत की तैनाती परिकल्पित की थी। चूंकि पोत पानी में स्टेटिक होगा, इसलिए केओपीटी ने पेनामेक्स पोत की लागत पर समझौता किया है। उसी समय, बिल्कुल नया उपस्कर जैसे क्रेन, होपर, कन्वेयर आदि तैनाती के लिए परिकल्पित किए गए हैं ताकि बेहतर उत्पादकता प्राप्त की जा सके।
- (ग). पुराने पेनामेक्स पोत की लागत रु 12.37 मिलियन डॉलर बाहरी पक्षों से केओपीटी द्वारा प्राप्त किए गए पूर्व बिक्री आंकड़ों की औसत के आधार पर विचार किया गया है। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित स्थिति पर विश्वास किया गया है। केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित रु 60/- प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर को संदर्भित मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय यथा प्रचलित रु 63.3183 में अद्यतन किया गया है।
- (घ). केओपीटी ने क्रेनों, कन्वेयर प्रणाली तथा बहुउद्देशीय वाहन (एमपीवी) की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। तथापि, केओपीटी द्वारा यथा सुविचारित रु 60/- प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर को अद्यतन कर, संदर्भित मामले को अंतिम रूप दिए जाने के समय यथा प्रचलित, रु 63.3183 प्रति अमेरिकी डॉलर किया गया है।
- (ङ). जैसाकि पहले बताया गया है, केओपीटी ने ट्रांसशिपर के रूप में पुराने पेनामेक्स पोत की तैनाती परिकल्पित की है। तदनुसार, केओपीटी ने पुराने पोत को ट्रांसशिपर में रिफरबिशिंग/संशोधन/परिवर्तन के लिए पूंजी लागत के 10 प्रतिशत की दर से एकमुश्त लागत का अनुमान लगाया है, शिपयार्डों के साथ चर्चा के आधार पर बताया गया है। तथापि, केओपीटी ने कोई लागत ब्रेकअप भेजने में अपनी

- असमर्थता व्यक्त की है क्योंकि यह परिवर्तित किए जाने वाले पोत की स्थिति और कई अन्य कारकों पर निर्भर होना बताया गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि किसी भी उपयोक्ता/भावी सेवा प्रदाता ने परिवर्तन तथा रिवरबिशिंग के लिए सुविचारित एकमुश्त लागत पर आपत्ति नहीं उठाई थी। पत्तन द्वारा यथा अनुमानित एकमुश्त लागत पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (च). पेनामेक्स पोत, क्रेनों, कन्वेयर सिस्टम तथा परिवर्तन एवं रिवरबिशिंग लागत की लागत के 10.3 प्रतिशत की दर, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रेषित किया गया है, से कस्टम ड्यूटी को लेखा में लिया गया है।
- (छ). केओपीटी द्वारा अनुमानित 10 प्रतिशत की विविध लागत यार्डों तथा बैंक तक पेनामेक्स पोत के ट्रैवल के लिए 15 दिनों एवं 18 महीनों के संशोधन की अवधि के दौरान अपेक्षित ईंधन सहित प्रचालन लागत के लिए बताया गया है। इस प्रयोजन के लिए, केओपीटी ने ईंधन के रु0 77079/- प्रति टन पर 15 दिनों के लिए 30 टन प्रतिदिन पर ट्रैवल के दौरान ईंधन लागत और 540 दिनों के लिए 5000 अमेरिकी डॉलर प्रतिदिन पर यार्डों में सुविचारित किय गया है। पूंजी लागतों के इन घटकों के मामले में पत्तन द्वारा कोई आधार नहीं भेजा गया है। उसी समय, यह स्वीकार करना होगा कि ऐसी लागतें ट्रांसलोडिंग सुविधा को प्रचालन में लाने के लिए ऐसी लागतें आवश्यक हैं। दिया गया है कि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने पूंजी लागतों के इन घटकों पर आपत्ति नहीं उठाई थी, इसे लेखा में लिया गया है।
- (ज). प्रत्येक फ्रंट एंड लोडरों की लागत लगभग रु0 0.5927 करोड़ की लागत पर अनुमानित की गई है। केओपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, चूंकि 4 हैक्टेयर में 4 क्रेन प्रचालन करेंगी, इसलिए इसे उठाने के लिए क्रेनों की ग्रेबों के लिए हैच स्कवेयर में जलयानों की साइडों से कार्गो पुशिंग के लिए प्रत्येक हैच में एक फ्रंट-एंड लोडर अपेक्षित होगा। चूंकि फ्रंट एंड लोडर उतराई प्रचालन के लिए अभिन्न दिखाई देते हैं और दिया गया है कि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं ने फ्रंट-एंड लोडरों की पूंजी लागत पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है, इसे विश्लेषण में लेखा में लिया गया है, हालांकि लागत के समर्थन में केओपीटी द्वारा कोई दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत नहीं किया गया है।
- (झ). केओपीटी ने रु0 0.44 करोड़ की कुल लागत से 4 फेंडरों की लागत के मामले में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे हैं। उक्त लागत फेंडरों की केवल आधार कीमत है और विभिन्न टैक्सों तथा अधिभार के घटकों को लेखा में नहीं लिया गया था जैसाकि कोटेशन में दर्शाया गया है। विशिष्ट अनुरोध किए जाने के बावजूद, केओपीटी ने फेंडरों की लागत पर पहुंचने के लिए इन लागत घटकों को लेखा में नहीं लिया था। इन्हें, फेंडरों की आधार कीमत के अलावा, विश्लेषण में लेखा में लिया गया है।

(viii). प्रचालन लागत:

(क). ईंधन लागत:

- (i). प्रत्येक परिसंपत्ति अर्थात् फ्रंट लोडर, एमपीवी, ट्रांसलोडर तथा टग द्वारा ईंधन के उपभोग के आधार पर और रु0 77.07879 प्रति लिटर की दर से ईंधन की लागत पर विचार करते हुए, प्रत्येक परिसंपत्ति के मामले में केओपीटी द्वारा ईंधन लागत का अनुमान लगाया गया है।
- (ii). फ्रंट एंड लोडरों के मामले में, केओपीटी ने पेट्रोलियम कन्जरवेशन रिसर्च एसोसिएशन (पीसीआरए) की रिपोर्ट के आधार पर, ट्रांसलोडर के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो की प्रति टन 0.15398 लिटर की दर से ईंधन उपभोग पर विचार किया है। विचार करते हुए कि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं से कोई आपत्ति नहीं की गई है, यह प्राधिकरण केओपीटी द्वारा यथा अनुमानित फ्रंट एंड लोडरों के ईंधन उपभोग पर विचार करने के लिए प्रवृत्त है। केओपीटी द्वारा फ्रंट एंड लोडर की ईंधन लागत के अनुमान के परिकलन में गणना त्रुटि देखी गई है, इसे सही किया गया है।
- (iii). इस स्थिति के आधार पर कि तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित एमपीवी अग्नि-शमन, कॉम्बिस्टिंग ऑयल प्रदूषण स्थिति, सीमाशुल्क अधिकारियों का परिवहन, आदि जैसे विभिन्न प्रयोजनों के लिए प्रयुक्त की जाने वाली मूलतः पुरानी 50 टन बोलाई पुल टग होगी, और केपसाइज तथा पेनामेक्स पोतों की बर्थिंग के समर्थन में टग की आपूर्ति की जैसे और जब आवश्यकता हो, टग के रूप में इस्तेमाल किया जा सकता है, केओपीटी ने कांडला पत्तन न्यास से संबंधित इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/60/2011-केपीटी दिनांक 02-05-2012 में सुविचारित टग के लिए ईंधन उपभोग के आधार पर 160 लिटर प्रति घंटा पर एमपीवी के ईंधन के उपभोग पर विचार किया बताया है। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि ऊपर केओपीटी द्वारा उल्लिखित केपीटी का आदेश पाइलटज प्रभारों के संशोधन के लिए केपीटी से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक आदेश है। उक्त आदेश में, टगों का ईंधन उपभोग केपीटी में वास्तविक स्थिति के आधार पर 160 लिटर प्रति घंटा पर सुविचारित किया गया है। विचार करते हुए कि केओपीटी ने एमपीवी को एक टग माना है, एमपीवी के मामले में 160 लिटर प्रति घंटा का ईंधन उपभोग स्वीकार किया गया है।

एक दिन में 12 घंटों के लिए ईंधन उपभोग पर विचार करने के संबंध में, एमपीवी के लिए 12 घंटों की प्रचालनात्मक अवधि भी केपीटी के ऊपर उल्लिखित आदेश पर आधारित है, जहां टग के प्रचालनात्मक घंटे तत्समय कांडला में प्रचलित वास्तविक स्थिति के आधार पर 12 घंटे सुविचारित किए गए थे। मौजूदा विश्लेषण में भी उसी स्थिति पर विश्वास किया गया है।

- (iv). ट्रांसलोडर के लिए ईंधन लागत कार्य अवधि (255 दिन) के दौरान 12 टन/दिन और निष्क्रिय अवधि (110 दिन) के दौरान 4 टन/दिन के ईंधन उपभोग के आधार पर अनुमानित किया गया है। क्रेन और अभियंत्रित प्रणालियां प्रचालन कर रहे जनरेटरों द्वारा आपूर्ति की गई इलैक्ट्रिक पावर द्वारा प्रचालित की जा रही हैं। विचार करते हुए कि 4 क्रेनों में प्रत्येक क्रेन 1 टन प्रति दिन उपभोग करेगी और अभियंत्रित प्रणाली 5 टन प्रतिदिन उपभोग करेगी, 9 टन ईंधन प्रतिदिन 04 क्रेनों तथा जलयान लोडरों, कन्वेयर प्रणाली को शामिल करते हुए अभियंत्रित लदाई प्रणाली के लिए जनरेटर सैट चलाने के लिए केओपीटी द्वारा निर्धारण किया गया है। इसके अलावा, व्यवस्थापन, डि-ब्लास्टिंग पम्पों आदि के लिए 3 टन का लोड होगा, इस तरह कुल 12 टन ईंधन प्रति दिन होगा। इस प्रकार, 12 टनों का उपभोग प्रचालनात्मक दिनों के मामले में

- सुविचारित किया गया है और निष्क्रिय दिनों के मामले में 3 टन पर विचार किया गया है। विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।
- (v). टग के ईंधन का उपभोग 160 लिटर प्रति घंटा यथा उपर्युक्त केपीटी के प्रशुल्क आदेश में सुविचारित टग के लिए ईंधन उपभोग पर आधारित देखा गया है और इसलिए विश्लेषण में विचार किया गया है।
- (vi). केओपीटी ने अपनी गणनाओं में इसके द्वारा सुविचारित हाइ फ्लैश हाइ स्पीड डीजल (एचएफएचएसडी) की लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजा है। ईंधन लागत के परिकलन के लिए इसे लेखा में लिया गया है।
- (vii). संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी ने ईंधन वृद्धि को व्यवस्थित करने के लिए प्रावधान रखने का अनुरोध किया है। चूंकि प्रशुल्क को थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) से जोड़ा जाना है, बाद में स्पष्ट किए गए कारणों से, केवल ईंधन से संबंधित पृथक वृद्धि कारक के निर्धारण की जरूरत जरूरी नहीं पाई गई है।
- (ख). पूंजी लागत के 7 प्रतिशत की दर से मरम्मत और अनुसंधान लागत, पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और पूंजी लागत के 5 प्रतिशत पर अन्य व्यय कोयला टर्मिनल के लिए 2008 अप्रैट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार देखा गया है। ऊपर बताए गए कारणों से, कोयला टर्मिनल के लिए यथा लागू प्रावधानों का अंगीकरण सुविचारित किया गया है और तदनुसार, उक्त प्रतिशत पर विभिन्न व्ययों का अनुमानन इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। तथापि, हमारे द्वारा यथा अनुमानित राशि में परिसंपत्तियों की पूंजी लागत के अनुमानन में सुविचारित विनिमय दर में बदलाव करने के लिए बदलाव किया गया है।
- (ग). पत्तन ने सभी परिसंपत्तियों पर 9.50 प्रतिशत की दर से मूल्यहास की गणना की गई है, इस आधार पर कि 2013 के कम्पनी अधिनियम में पुरानी परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास के साथ व्यवहार करने वाला कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है। इस संबंध में, यहां उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यह केवल ट्रांसलोडर में रिफरबिड एमपीवी तथा पेनामेक्स पोत है। सभी अन्य परिसंपत्तियां नई परिसंपत्तियां होंगी। ऐसी स्थिति में, सभी परिसंपत्तियों में 9.5 प्रतिशत के मूल्यहास पर विचार करते हुए उपर्युक्त दिखाई नहीं देता है। पत्तन द्वारा प्रेषित कारणों के आधार पर, रिफरबिड लागत सहित एमपीवी तथा पेनामेक्स पोत की लागत का मूल्यहास 9.5 प्रतिशत सुविचारित किया गया है। तथापि, सभी अन्य परिसंपत्तियों पर मूल्यहास 10 प्रतिशत पर सुविचारित किया गया है, जैसाकि अन्य अप्रैट प्रशुल्क मामलों में उपस्कर के मामले में विचार किया गया है।
- (घ). केपीटी मामले के संबंध में सुविचारित लगभग रु 167000/- प्रतिदिन के टग किराया प्रभारों पर विचार करते हुए रु 150000/- प्रति दिन का टग किराया प्रभार उचित बताया गया है, जैसाकि ऊपर बताया गया है। पत्तन द्वारा यथा सुविचारित टग किराया प्रभार पर विश्वास किया गया है।
- (ix). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ सुविधा की अनुमानित पूंजी लागत के 16 प्रतिशत पर स्वीकृत की गई है।
- (x). इस प्रकार, वार्षिक राजस्व अपेक्षा (एआरआर), जोकि वार्षिक प्रचालन लागत और नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का कुल जोड़ है, केओपीटी द्वारा अनुमानित रु 129.43 करोड़ की राजस्व अपेक्षा के स्थान पर रु 142.54 करोड़ परिगणित किया गया है, ट्रांसलोडिंग प्रणाली में और एआरआर फंडरों तथा टगों के मामले में केओपीटी द्वारा अनुमानित रु 11.05 करोड़ की राजस्व अपेक्षा के स्थान पर रु 11.10 करोड़ परिगणित होता है।
- (xi). (क). रु 142.54 करोड़ के एआरआर पर विचार करते हुए और 6643000 टन प्रतिवर्ष पर ट्रांसलोडिंग सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता पर विचार करते हुए, ट्रांसलोडिंग सुविधा के लिए दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 194.84 की दर के स्थान पर रु 214.57 प्रति टन परिगणित होता है।
- (ख). इसके अलावा, रु 11.10 करोड़ के एआरआर पर विचार करते हुए तथा पोतों के अनुमानित जीआरटी पर विचार करते हुए (6643000 टन प्रतिवर्ष पर ट्रांसलोडिंग सुविधा की सर्वोत्तम क्षमता के 55 प्रतिशत पर), मदर पोत पर वसूल की जाने वाली दर पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु 30.23 प्रति जीआरटी की दर के स्थान पर रु 30.39 प्रति जीआरटी परिगणित होती है।
- जैसाकि ऊपर बताया गया है, प्रति जीआरटी आधार पर परिगणित मदर पोत पर वसूल किए जाने वाले मरीन प्रभारों पर पहुंचने के लिए, केओपीटी ने 6.64 मिलियन टन पर इसके द्वारा निर्धारित ट्रांसलोडर की क्षमता पर 55 प्रतिशत का कारक लागू किया है, 3.65 मिलियन जीआरटी पर पोतों के अनुमानित जीआरटी पर पहुंचने के लिए लागू किया गया है। 55 प्रतिशत का कारक अध्ययन के आधार पर प्रतिवेदित किया गया है और इसलिए विश्लेषण में विश्वास किया गया है और इसलिए विश्लेषण में विश्वास किया गया है।
- (ग). तत्संबंधी दर में अन्तर मुख्य रूप से पूंजी लागतों के अनुमानन में अद्यतन किए गए विनिमय दर के विचार की वजह से होने वाले अन्तर पर आरोप्य है।
- (xii). उपर्युक्त स्थिति के आधार पर, केओपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण संशोधित किया गया है। संशोधित लागत विवरण **अनुबंध** के रूप में संलग्न किया गया है।
- (xiii). (क). केओपीटी ने पूर्ण प्रशुल्क अनुसूची भेजी है जिसमें परिभाषाएं, सामान्य टिप्पणियां और प्रस्तावित दर इसकी शर्तों के साथ भेजी हैं। केओपीटी द्वारा प्रेषित मसौदा दरमानों का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि:-
- (i). 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' की परिभाषा के सिवाय, प्रस्तावित मसौदा दरमान के एस.1 पर यथा निर्धारित तटीय पोत और विदेशगामी पोत जैसी शब्दावलिओं की परिभाषाएं फरवरी 2014 में अनुमोदित केओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार एकसमान हैं। वे प्रस्तावित सुविधा के लिए भी जारी रहेंगे।
- (ii). एस.2 में प्रस्तावित मसौदा दरमान में निर्धारण के सामान्य सिद्धांत भी फरवरी 2014 में अनुमोदित केओपीटी के मौजूदा दरमान के अनुसार देखे गए हैं। वे प्रस्तावित सुविधा के लिए भी लागू होना जारी रहेंगे।
- (ख). इसलिए, प्रस्तावित मसौदा दरमान का केवल एस.3 और एस.4, जो मदर पोतों पर मरीन प्रभारों के लिए वसूल की जाने वाली दर प्रति जीआरटी निर्धारित करता है और ट्रांसलोडिंग के लिए प्रति टन दर तथा दरों को शासित करने वाली शर्तें, 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' शब्दावली की परिभाषा के साथ अब निर्धारित किए गए हैं।
- (xiv). केओपीटी ने यह कहते हुए मदर पोतों पर मरीन प्रभारों की वसूली से संबंधित एस.3 के लिए विवरण भेजा है कि टग सहायता, फंडरों एवं ट्रांसलोडिंग प्वाइंटों पर संरक्षण सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए अपेक्षित मरीन संबंधित सेवाओं के प्रावधान के स्थान पर ट्रांसलोडिंग सुविधा पर आने वाले मदर पोतों पर सेवा प्रदाता द्वारा प्रभार वसूल किए जाते हैं। प्रस्तावित विवरण अनुमोदित किया गया है।

- (xv). केओपीटी ने प्रस्तावित मसौदा दरमान के एस.4 में टिप्पणी प्रस्तावित की है ताकि यह उल्लेख किया जा सके कि एस.4 के अधीन निर्धारित प्रभार मंदर पोत से कार्गो की उतराई और उसके डॉटर पोत पर सीधे स्थानांतरण अथवा मंदर पोत से ट्रांसलोडर पर कार्गो की उतराई और तत्पश्चात् ट्रांसलोडर से इसकी डॉटर पोत पर लदाई, अथवा निर्यात के मामले में विलोमतः, स्टीवडोरिंग तथा सभी अन्य संबंधित सेवाओं सहित। टिप्पणी में यह भी कहा गया है कि प्रभार 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' एवं केओपीटी के किसी अन्य क्षेत्र में ट्रांसलोडिंग प्रचालन के लिए होगा और ट्रांसलोड की गई मात्रा पर लागू होगी, जैसा मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट के माध्यम से निर्धारित किया गया है। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी कार्य के परिदृश्य के बारे में बताती है जो प्रस्तावित लेवी के संबंध में किया जाएगा, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणी अनुमोदित की गई है।
- (xvi). (क). उत्पादकता के तलचिह्न स्तरों के लिए लिकिंग प्रशुल्क के लिए 2005 दिशानिर्देशों का खंड 5.9, बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन उपलब्ध करवाना और तलचिह्न स्तरों से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रदान करना है। तदनुसार, संयुक्त सुनवाई के दौरान केओपीटी द्वारा यथा सहमत, उपयोक्ताओं तथा भावी बोलीदाताओं की उपस्थिति में, इसने बाद में निष्पादन संबंधित प्रशुल्क प्रस्तावित किया था, जहां उत्पादकता कम है, दर कम है और उत्पादकता अधिक है, उच्चतर दर वसूली-योग्य है। इस प्रकार, केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन संबंधित प्रशुल्क बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन हेतु दिया गया है। इस संबंध में, यह उल्लेखनीय है कि कार्गो वार निष्पादन संबंधित प्रशुल्क कुछ महापत्तन न्यासों के मामले में निर्धारित किया गया है जहां हारबर मोबाइल क्रेन (एचएमसी) सेवा प्रदाताओं द्वारा तैनात किए जाने के लिए परिकल्पित की गई हैं।
- (ख). केओपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन संबंधित प्रशुल्क ढांचा पहले 2000 टन के लिए 0.5 प्रतिशत, दूसरे 2000 टन के लिए 1 प्रतिशत और तीसरे 2000 टन के लिए 1.5 प्रतिशत तक आधार दर में वृद्धि करते हुए पुरस्कार प्रदान किया गया है और इसी तरह, तथा पहले 2000 टन के लिए 1 प्रतिशत, दूसरे 2000 टन के लिए 2 प्रतिशत और तीसरे 2000 टन के लिए 3 प्रतिशत तक आधार दर में कटौती की गई है। इस प्रयोजन के लिए, केओपीटी ने निष्पादन संबंधित प्रशुल्क तैयार करने के लिए कट-ऑफ प्वाइंट के रूप में 26000 टन प्रतिदिन के औसत आउटपुट पर विचार किया है, जैसाकि सर्वोत्तम क्षमता गणना में विचार किया गया है। पत्तन ने बताया है कि प्रस्तावित स्लैब ढांचा कहीं भी प्रचलित ट्रांसलोडिंग प्रचालनों के संबंध में किसी व्यवस्था पर आधारित है।
- (ग). केओपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई स्थिति के आधार पर और दिया गया है कि निष्पादन संबंधित प्रशुल्क के निर्धारण से उत्पादकता स्तर बढ़ेगा और उपयोक्ताओं के हित सुरक्षित होंगे, इसके द्वारा यथा प्रेषित निष्पादन संबंधित प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।
- (घ). कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन के निर्धारण के संबंध में, यदि निष्पादन के लिए दर तलचिह्न स्तर से कम निर्धारित की जाती है तो इससे सेवा प्रदाता अनुमानित वार्षिक राजस्व अपेक्षा वसूल करने की स्थिति में नहीं होगा। यह इस परिप्रेक्ष्य में था कि एचएमसी के उपयोग के लिए सामान्य अधिकतम प्रशुल्क के निर्धारण के लिए पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का हाल ही में निपटान किए जाने के समय, एचएमसी के कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन निर्धारित नहीं किया गया था, जैसाकि पीपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया था। तथापि, संदर्भित केओपीटी के मामले में, चूंकि केओपीटी ने स्वयं कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन हेतु प्रस्ताव किया है, इसलिए यह उचित होगा कि आधार स्तर से कम स्तर पर निष्पादन करने के लिए स्लैबवार दरें निर्धारित की जाएं।
- (xvii). केओपीटी ने इसके लिए प्रस्तावित दरमान के एस.5 में टिप्पणी का प्रस्ताव किया था कि शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा, उसे पारादीप पत्तन को भेजने के लिए, पीपीटी की सीमाओं के अधीन 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' पर मंदर पोत से/को ट्रांसलोड किए गए कार्गो पर उक्त शुल्क वसूल किया जाएगा, जैसाकि मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्टों द्वारा निर्धारित किया गया है और शुल्क की मौजूदा दर जी.सं. 226 दिनांक 25 जुलाई 2014 द्वारा टीएमपी की अधिसूचना के अनुसार रु 10.00 प्रति मी.ट. है। प्रस्तावित टिप्पणी महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 111 के अधीन केंद्रीय सरकार द्वारा जारी किए गए निदेश के अनुपालन में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएमपी/33/2014-सामान्य दिनांक 17 जुलाई 2014 से आती है, इसलिए, इसे निर्धारित किया गया है।
- (xviii). केओपीटी ने इसके लिए प्रस्तावित दरमान के एस.6 में टिप्पणी प्रस्तावित की है कि सुविधाओं जैसे मंदर पोत को ताजे पानी की आपूर्ति के लिए, जिसे सेवा प्रदाता को केओपीटी से इसे लेते हुए व्यवस्था करनी होती है, सेवा प्रदाता केओपीटी को उनके द्वारा भुगतान किए गए उसकी वास्तविक लागत की वसूली करने के लिए हकदार होगा। चूंकि प्रस्तावित टिप्पणी स्पष्टता प्रदान करती है, इसलिए इसे भी निर्धारित किया गया है।
- (xix). केओपीटी ने इसके लिए प्रस्तावित दरमान के एस.7 में टिप्पणी प्रस्तावित की है कि प्रशुल्क सीमाएं 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा, 2008 दिशानिर्देशों पर आधारित है। इस पर अनुवर्ती अनुच्छेद में चर्चा की गई है।
- (xx). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.1.8 3 वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क निर्धारित किया जाना विनिर्दिष्ट करता है। तथापि, उक्त खंड किसी वैयक्तिक मामले में भिन्न अवधि के निर्धारण के लिए भी प्रदान किया गया है। उद्धरित करते हुए कि केओपीटी 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करते हुए टीएमपी प्राधिकृत करेगा, पत्तन ने 10 वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क वैधता का प्रस्ताव किया है। सामान्यतः, 3 वर्षों की प्रशुल्क वैधता निर्धारित करते हुए, पत्तन, वैधता अवधि समाप्त होने के बाद तत्समय प्रचलित पैरामीटरों में लागू करते हुए नया प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए अवसर प्राप्त करता है। तथापि, यदि वैधता 10 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित की जाती है तो अब निर्धारित प्रारंभिक प्रशुल्क कीमत उतार-चढ़ावों के प्रभाव को लिए बिना स्थिर नहीं रह सकता। चूंकि केओपीटी 10 वर्षों की अवधि के लिए लाइसेंस जारी करना चाहता है और 10 वर्षों की अवधि के लिए प्रशुल्क में स्थिरता बनाए रखना चाहता है तो खंड 3.1.8 में इस प्राधिकरण को उपलब्ध विवेकाधिकार के आधार पर, 10 वर्षों के लिए वैधता निर्धारित करना उपयुक्त होगा। संयोगवश, कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में प्रचालन कर रहे बीओटी प्रचालक के मामले में, प्रशुल्क दो प्रशुल्क चक्र कवर करते हुए 6 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित किया गया था। तथापि, अब निर्धारित किए गए प्रशुल्क पर कीमत उतार-चढ़ाव के प्रभाव को लेने के लिए, दरमान में यह प्रावधान किया गया है कि अब निर्धारित किए गए प्रशुल्क को 2008 अप्रैल प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उपलब्ध प्रावधान को उधार लेते हुए, 1 अप्रैल 2014 और प्रत्येक अनुवर्ती वर्ष के 1 अप्रैल के बीच आने वाले डब्ल्यूपीआई की भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जा सकता है, जैसाकि केओपीटी द्वारा प्रस्ताव किया गया है।

10.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण निम्नलिखित अनुमोदित करता है:-

- (i). "ट्रांसलोडिंग प्वाइंट" की परिभाषा:

“ट्रांसलोडिंग प्वाइंट” का अर्थ होगा पारादीप पत्तन न्यास की सीमाओं के अधीन अधिसूचित क्षेत्र, वर्तमान में 20 08 12” उत्तर लॉगिट्यूड 087 14 00” पूर्व द्वारा अभिचिह्नित दो नॉटिकल मील के दायरे को शामिल करते हुए, केवल ट्रांसलोडिंग प्रचालनों के लिए ही प्रयोग किया जाएगा।”

(ii). मंदर पोतों पर मरीन प्रभार:

अपेक्षित मरीन संबंधित सेवाओं जैसे टग सहायता, फेंडर के प्रावधान के स्थान पर ट्रांसलोडिंग सुविधा पर आने वाले मंदर पोतों पर एवं ट्रांसलोडिंग प्वाइंटों पर संरक्षण सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए सेवा प्रदाता द्वारा प्रभार वसूल किए जाएंगे।

क्र.सं.	पोत का विवरण	दर रु0 में प्रति जीआरटी
1.	विदेशी व्यापार में कार्यरत पोत	30.39
2.	तटीय व्यापार में कार्यरत पोत	18.23

(iii). ट्रांसलोडिंग प्रभार:

क्र.सं.	घटक	दर रु0 में प्रति मीट्रिक टन	
		विदेशी	तटीय
(1)	ताप कोयला / लौह अयस्क	214.57	214.57
(2)	सभी अन्य शुष्क बल्क कार्गो	214.57	128.74

टिप्पणियां:

- (क). निर्धारित प्रभार मंदर पोत से कार्गो की उतराई और उसका सीधे डॉक्टर पोत पर स्थानांतरण अथवा मंदर पोत से कार्गो की उतराई से पहले ट्रांसलोडर और बाद में उसे ट्रांसलोडर से डॉक्टर पोत पर लदाई, अथवा निर्यात के मामले में विलोमतः, स्टीवडोरिंग तथा सभी अन्य संबंधित सेवाओं सहित, के लिए समेकित प्रभार है।
- (ख). यह प्रभार 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' में ट्रांसलोडिंग प्रचालन एवं केओपीटी के किसी अन्य क्षेत्र के लिए लागू होगा और मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्ट के माध्यम से यथा निर्धारित, ट्रांसलोड की गई मात्रा पर लागू होगी।
- (ग). निर्धारित दर लाइसेंस करार में दिए गए फार्मूला के अनुसार परिकलित किए जाने वाले 26000 टन प्रतिदिन की उत्पादकता का न्यूनतम स्तर अर्जित करने के लिए आधार दर है।

उत्पादकता वार स्लेब दरें निम्नवत् होंगी:-

(रु0 प्रति मी.ट.)

मंदर पोतों तथा पोतवणिक / डॉक्टर पोत के बीच कार्गो के स्थानांतरण की औसत दर	लौह अयस्क, ताप कोयला तथा अन्य विदेशी कार्गो के लिए अधिकतम दर	तटीय कार्गो के लिए अधिकतम दर (लौह अयस्क तथा ताप कोयला से इतर)
20000-21999	208.13	124.88
22000-23999	210.27	126.17
24000-25999	212.42	127.45
26000	214.57	128.74
26001-28000	215.64	129.38
28001-30000	216.71	130.03
30001-32000	217.78	130.67

टिप्पणी:

मदर तथा पोतवणिक/डॉक्टर पोत के बीच कार्गो के स्थानांतरण की औसत दर इस फार्मूला द्वारा परिकलित की जाएगी -

**ओजीवी तथा पोतवणिक के बीच और/अथवा ओजीवी तथा डॉक्टर पोत के बीच स्थानांतरित कुल
कार्गो 24
कार्गो स्थानांतरण समय (घंटों में) [सीटीटी].**

सीटीटी मदर पोत के मास्टर अथवा इसके एजेंट द्वारा हस्ताक्षरित किए जाने वाले तथ्यों के विवरण के आधार पर परिकलित किया जाएगा। एसओएफ में कार्गो स्थानांतरण दर के परिकलन के लिए सुविचारित किया जाने वाला समय उल्लिखित किया जाएगा।

जैसाकि ऊपर दिखाया गया है 26000 टन से कम निष्पादन के लिए अधिकतम दरों की गणना करने के लिए, आधार दर में पहले दो हजार टन के लिए आधार दर के 1 प्रतिशत और दूसरे दो हजार टन के लिए आधार दर के 2 प्रतिशत तक कटौती की गई थी। तीसरे दो हजार टन के लिए दर 3 प्रतिशत तक आधार दर में कटौती करते हुए निर्धारित की गई थी। इसी प्रकार, 20000 टन प्रति डब्ल्यूडब्ल्यूडी से कम निष्पादन तदनुसार आधार दर में कटौती करते हुए परिकलित किया जाएगा।

यही कार्यपद्धति बदलाव के साथ 26000 टन से आगे संवर्धनात्मक अधिकतम दर की गणना करने के लिए अंगीकृत की जाएगी और प्रथम दो हजार टन के लिए 0.5 प्रतिशत, दूसरे दो हजार टन के लिए 1 प्रतिशत और तीसरे दो हजार टन के लिए 1.5 प्रतिशत तक आधार दर में वृद्धि की गई है। यही कार्यपद्धति 32000 टन से अधिक के लिए दर की गणना करने हेतु अंगीकृत की जाएगी।

- (घ). टीएएमपी द्वारा समय-समय पर अधिसूचित किया जाने वाला शुल्क पीपीटी की सीमाओं के अधीन 'ट्रांसलोडिंग प्वाइंट' पर मदर पोत से/को ट्रांसलोड किए गए कार्गो, पारादीप पत्तन में उसके प्रेषण के लिए, पर वसूली की जाएगी। उक्त शुल्क मदर पोत से/को ट्रांसलोड किए गए कार्गो पर ही वसूल किया जाएगा, जैसाकि मसौदा सर्वेक्षण रिपोर्टों द्वारा निर्धारित किया गया है।

- (ङ). जी.सं. 226, दिनांक 25 जुलाई, 2014 द्वारा टीएएमपी की अधिसूचना के अनुसार शुल्क की वर्तमान दर रु 1.00 प्रति मी.ट. है। मदर पोत को ताजे पानी की आपूर्ति जैसी सुविधाओं के लिए, जो सेवा प्रदाता द्वारा केओपीटी से ही लेने की व्यवस्था करनी होगी; सेवा प्रदाता उनके द्वारा केओपीटी को भुगतान की गई उसकी वास्तविक लागत वसूल करने के लिए हकदार होगा।

- (च). प्रशुल्क को 1 अप्रैल, 2014 और प्रत्येक अनुवर्ती वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक ही मुद्रास्फीति से सूचकांकित किया जाएगा। प्रशुल्क का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होगी।”

10.2. अनुमोदित दरें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद लागू होंगी और, सूचकांकन के अधीन, दस वर्षों की अवधि के लिए प्रभावी रहेंगी, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है।

10.3. केओपीटी को यह निदेश दिया जाता है कि इस आदेश के अनुच्छेद सं. 10.1 के अधीन अनुमोदित दर और शर्तें अपने दरमान में उपयुक्ततः शामिल करे।

टी. एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014]

						अनुबंध	
कोलकाता पत्तन न्यास के हर्दिया डॉक कॉम्पलेक्स में शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए स्थापित की जाने वाली ट्रांसलोडिंग सुविधा परियोजना के लिए प्रमारों के निर्धारण हेतु लागत विवरण							
						₹	करोड़ों में
क्र. सं.	विवरण	नवम्बर 2014 के इसके मूल प्रस्ताव में कैओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान	दिसम्बर 2014 के इसके संशोधित प्रस्ताव में कैओपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान	टीएएमपी द्वारा संशोधित अनुमान			
I	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए क्षमता						
	औसत चक्र समय प्रति क्रेन	मिनटों में	4	मिनटों में	4	मिनटों में	4
	लिफ्टों की संख्या प्रति घंटा	60 मिनट/4 मिनट	15	60 मिनट/4 मिनट	15	60 मिनट/4 मिनट	15
	ग्रेव की कार्गो लिफ्टिंग क्षमता	टनों में	20	टनों में	20	टनों में	20
	ग्रेविंग कुशलता		90%		90%		90%
	औसत आउटपुट प्रति घंटा प्रति क्रेन (टनों में)	15 X 20 X 90%	270	15 X 20 X 90%	270	15 X 20 X 90%	270
	औसत आउटपुट प्रतिदिन प्रति क्रेन (टनों में)	24 घंटे x 270 टन प्रति घंटा	6480	24 घंटे x 270 टन प्रति घंटा	6480	24 घंटे x 270 टन प्रति घंटा	6480
	क्रेनों की संख्या		4		4		4
	ट्रांसलोडर का औसत आउटपुट प्रतिदिन	6480 टन प्रतिदिन x 4 क्रेन	25920	6480 टन प्रतिदिन x 4 क्रेन	25920	6480 टन प्रतिदिन x 4 क्रेन	25920
	आउटपुट प्रतिदिन पूर्णांकित (टनों में)		26000		26000		26000
	ट्रांसलोडिंग प्रणाली की क्षमता (टनों में)	(26000 टन प्रतिदिन x 365 दिन x 70%)	6643000	(26000 टन प्रतिदिन x 365 दिन x 70%)	6643000	(26000 टन प्रतिदिन x 365 दिन x 70%)	6643000
II	पूँजी लागत						
क	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए						
	पेनामेक्स पोत (अवशिष्ट जीवन 10 वर्ष)	12.37 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	74.22	12.37 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	74.22	12.37 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	78.32
	क्रेनों का संस्थापन (4सं.)	5.73 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	34.38	5.73 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	34.38	5.73 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	36.28
	कन्वेयर प्रणाली का संस्थापन	11.60 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	69.60	11.60 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	69.60	11.60 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	73.45
	परिवर्तन तथा रिफरबिशिंग लागत @ 10%	2.97 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	17.82		17.82	₹ 188.06 करोड़ पर 10%	18.81
	कस्टम ड्यूटी @ 10.3%		20.19		20.19	₹ 206.86 करोड़ पर 10.3%	21.31
	विविध लागत @ 10%		19.60		19.60	₹ 206.86 करोड़ पर 10%	20.69
	फ्रट एंड लोडर (4 सं.)	₹ 0.5927 करोड़ प्रति लोडर x 4 लोडर	2.37	₹ 0.5927 करोड़ प्रति लोडर x 4 लोडर	2.37	₹ 0.5927 करोड़ प्रति लोडर x 4 लोडर	2.37
	बहुउद्देशीय वाहन	2.30 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	13.80	2.30 मिलियन \$ x ₹ 60 प्रति \$	13.80	2.30 मिलियन \$ x ₹ 63.3183 प्रति \$	14.56
	कुल (क)		251.98		251.98		265.79
ख	टर्गो तथा फेंडरों के लिए						
	फेंडर	₹ 0.11 करोड़ प्रति फेंडर x 4 फेंडर	0.44	₹ 0.11 करोड़ प्रति फेंडर x 4 फेंडर	0.44	(₹ 0.11 करोड़ प्रति फेंडर x 4 फेंडर)+टैक्स	0.58
	जोड़ (ख)		0.44		0.44		0.58
	कुल पूँजी लागत (क+ख)		252.42		252.42		266.37
III	प्रचालन लागत						
क	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए						
	फ्रट लोडरों के लिए ईंधन लागत	10 लिटर प्रति घंटा x ₹ 77.07879 प्रति लिटर x 4000 घंटे x 4 क्रेन	1.23	0.15398 लिटर प्रति टन x ₹ 77.07879 प्रति टन x 6643000 टन	0.79	0.15398 लिटर प्रति टन x ₹ 77.07879 प्रति टन x 6643000 टन	7.88
	एमपीवी के लिए ईंधन लागत	160 लिटर प्रति घंटा x ₹ 77.07879 प्रति लिटर x 12 घंटे प्रतिदिन x 365 दिन	5.40	160 लिटर प्रति घंटा x ₹ 77.07879 प्रति लिटर x 12 घंटे प्रतिदिन x 365 दिन	5.40	160 लिटर प्रति घंटा x ₹ 77.07879 प्रति लिटर x 12 घंटे प्रतिदिन x 365 दिन	5.40
	ट्रांसलोडर के लिए ईंधन लागत	(कार्यदिवसों पर ईंधन प्रतिदिन का 12 टन x 255 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन) + (3 टन ईंधन प्रतिदिन निष्क्रिय दिवसों पर x 110 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन)	26.16	(कार्यदिवसों पर ईंधन प्रतिदिन का 12 टन x 255 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन) + (3 टन ईंधन प्रतिदिन निष्क्रिय दिवसों पर x 110 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन)	26.16	(कार्यदिवसों पर ईंधन प्रतिदिन का 12 टन x 255 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन) + (3 टन ईंधन प्रतिदिन निष्क्रिय दिवसों पर x 110 दिन x ₹ 77078.79 प्रति टन)	26.13
	मरम्मत और अनुरक्षण	कपेक्स का 7%	17.64	कपेक्स का 7%	17.64	कपेक्स का 7%	18.61
	बीमा	कपेक्स का 1%	2.52	कपेक्स का 1%	2.52	कपेक्स का 1%	2.66

	मूल्यहास	कपेक्स का 10.34%	26.06	कपेक्स का 9.50%	23.94	रिफरबिशमेंट लागत एवं एमपीवी सहित पेनामेक्स पोत की लागत पर 9.50% और अन्य परिसंपत्तियों के मामले में 10%	26.04
	अन्य व्यय	कपेक्स का 5%	12.60	कपेक्स का 5%	12.60	कपेक्स का 5%	13.29
	कुल (क)		91.61		89.05		100.01
ख	टर्गो तथा फेंडरों के लिए						
	टग किराया प्रभार	रु 150000 प्रति दिन प्रति टग x 365 दिन	5.48	रु 150000 प्रति दिन प्रति टग x 365 दिन	5.48	रु 150000 प्रति दिन प्रति टग x 365 दिन	5.48
	टग की ईंधन लागत	160 लिटर प्रति घंटा X 12 घंटे प्रचालन प्रतिदिन x 365 दिन x रु 77.07879 प्रति लिटर	5.40	160 लिटर प्रति घंटा X 12 घंटे प्रचालन प्रतिदिन x 365 दिन x रु 77.07879 प्रति लिटर	5.40	160 लिटर प्रति घंटा X 12 घंटे प्रचालन प्रतिदिन x 365 दिन x रु 77.07879 प्रति लिटर	5.40
	मरम्मत और अनुरक्षण लागत	कपेक्स का 7%	0.03	कपेक्स का 7%	0.03	कपेक्स का 7%	0.04
	बीमा	कपेक्स का 1%	0.00	कपेक्स का 1%	0.00	कपेक्स का 1%	0.01
	मूल्यहास	कपेक्स का 9.50%	0.04	कपेक्स का 9.50%	0.04	कपेक्स का 10%	0.06
	अन्य	कपेक्स का 5%	0.02	कपेक्स का 5%	0.02	कपेक्स का 5%	0.03
	कुल (ख)		10.98		10.98		11.01
	कुल प्रचालन लागत (क+ख)		102.58		100.02		111.02
IV	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम						
क	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए		40.39	रु 251.98 करोड़ पर 16%	40.39	रु 265.79 करोड़ पर 16%	42.53
ख	टर्गो तथा फेंडरों के लिए		0.07	रु 0.44 करोड़ पर 16%	0.07	रु 0.58 करोड़ पर 16%	0.09
			40.46		40.46		42.62
V	वार्षिक राजस्व अपेक्षा						
क	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए						
	प्रचालन लागत		91.61		89.05		100.01
	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम		40.39		40.39		42.53
			132.00		129.43		142.54
ख	टर्गो तथा फेंडरों के लिए						
	प्रचालन लागत		10.98		10.98		11.01
	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम		0.07		0.07		0.09
			11.05		11.05		11.10
VI	प्रभुत्व						
क	ट्रांसलोडिंग प्रणाली के लिए						
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा		132.00		129.43		142.54
	सर्वोत्तम क्षमता		6643000		6643000		6643000
	लागत प्रति टन		198.70		194.84		214.57
ख	टर्गो तथा फेंडरों के लिए						
	वार्षिक राजस्व अपेक्षा		11.05		11.05		11.10
	सर्वोत्तम क्षमता		6643000		6643000		6643000
	आए हुए पोतों का अनुमानित जीआरटी	6643000 टन का 55%	3653650	6643000 टन का 55%	3653650	6643000 टन का 55%	3653650
	लागत प्रति जीआरटी		30.24		30.23		30.39

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th January, 2015

No. TAMP/63/2014-KOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/63/2014-KOPT****Kolkata Port Trust**

...

Applicant**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 8th day of January, 2015)

This case relates to the proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of tariff for the transloading facility to be set up for handling of dry bulk cargo at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT.

2.1. The main points made by KOPT in its proposal dated 26 November 2014 are summarized below:

(i). **General:**

- (a). KOPT has initiated action for upgrading its cargo handling capacity at the existing location of Haldia Dock Complex by way of constructing riverine Jetties both for handling Ships and Barges. This apart, HDC has also initiated action for setting up of a new Greenfield Dock System (Haldia Dock II) at deep drafted locations upstream of Haldia for handling vessels at a draft of about 9 mtrs. On implementation of all these projects, HDC will be able to add additional capacity of more than 20 million tonnes of cargo.
- (b). In order to ensure materialization of the projected cargo at HDC, while obviating the draft constraints for handling fully laden Mother Vessels, HDC, has decided to engage a Transloading Service Provider (TSP) by way of granting license for creation of transloading facilities at deep drafted location where round the year transloading operations are possible. The TSP will provide transloading services both within the KOPT limits and within the radius of two nautical mile around a position earmarked by Latitude 21 08' 12 N Longitude 87 14 00' E falling within the limits of PPT.
- (c). The transloading operations envisaged by KOPT would comprise deployment of suitable Transshipper together with adequate daughter vessels. The fully laden Mother Vessels (hereinafter termed as OGV) carrying import cargo would directly call at the Transshipper where the Transloading Service Provider (TSP) will unload full/ part cargo from the OGV into the Transshipper/ daughter vessels. The transshipped cargo will be brought to Haldia by daughter vessels.
- (d). The dry bulk cargo being imported at HDC viz. coking coal, non-coking coal, Lime Stone, Raw Sugar etc. can be handled in this mode. The reverse operation will be done in case of export cargo like iron ore, thermal coal (coastal shipment) etc.

- (e). The transloading arrangement so envisaged by HDC, would benefit the trade in increasing their cargo throughput at HDC at a reduced overall logistic cost because of the following advantages:
- (i). To import/ export cargo by fully laden Panamax/ Capesize vessels and unload/ load them from/to a single point viz. the Transhipper.
 - (ii). Low turn round time of the OGVs by way of obviating existing system of two port handling mode and allowing fully laden OGV to be handled at the facilities under control of KOPT.
 - (iii). Low railway freight as well as better availability of rakes at Haldia for the Industries.
- (f). The Ministry of Shipping vide office order No. PD-11020/16/2014-PD.III dated 10.07.2014 has issued order under section 111 of the MPT Act., which contains the Standard Operating Procedure (SOP) for undertaking transloading operations by KOPT which, inter-alia, stipulates that KOPT may create transloading facilities by engaging suitable service providers.
- (g). In pursuance of this order of the Ministry, KOPT has decided to engage the service provider by granting licence, in terms of which the service providers will be authorized to levy charges as per Scale of Rates to be approved by TAMP.
- (h). The facility proposed to be created will comprise the following:-
- (i). A Panamax size Transhipper of following specification:
 - i. DWT: about 75000
 - ii.. Hold capacity of transshipper - 75000 tons
 - iii. 4 cranes each with hoisting capacity of 30 tons under grab at 28 meters out reach for unloading of cargo from mother vessel.
 - iv. Mechanized loading system with hoppers, conveyors, shiploaders etc. for loading of daughter vessels.
 - (ii). Multi-Purpose Vessel (for various conservancy functions, supply of provision, movement of customs officials etc. This MPV can also perform the operations of a Tug.
 - (iii). 1 no. of 60 ton Bollard Pull Tug for berthing / unberthing of mother vessel alongside the transhipper.
 - (iv). Front-end Loader – 4 nos. for inside hatch cargo operations.
 - (v). 4 set of Fenders
- (i). The mother vessels carrying the cargo will be berthed alongside the transhipper with the help of the Tug and the MPV. The cargo from the mother vessels will be unloaded by the 4 cranes into the hoppers and from where the cargo will go directly into the daughter vessels through the mechanized loading system. Depending upon the operational requirement, the cargo can also be unloaded into the hold of the transhipper initially for subsequent loading into the daughter vessels through the mechanized loading system.
- (j). The consultant appointed to prepare operational feasibility report and revenue calculation for framing upfront tariff in creation, operation and maintenance of transloading facility has assessed the upfront tariff for undertaking transloading operation comprising of the following activities:
- (a). For transfer of cargo between mother vessels and daughter vessels with intermediate storage in the transhipper.
 - (b). For berthing/unberthing of mother vessels alongside the transhipper.

(ii). **Optimal capacity:**(a). **Optimal quay capacity:****Ship day Output:**

The ship day output so computed with the help of the proposed equipping plan has been found as below:-

- (i). Each 30 ton crane with the grab will be able to hoist maximum of 20 ton after deducting the weight of the grab.
- (ii). Each crane will have 15 cycles per hour with the load in the prevailing open sea conditions with two ships in double banked conditions.
- (iii). In each cycle, every crane will on an average hoist 18 (90% of 20 tons) ton of cargo.

On the basis of the above, the shipday output has been computed as:

$18 \times 4 \times 15 \times 25 = 25920$ tons i.e. 26000 tons per shipday.

Note: (i) The projected output has been compared with the actual output achieved by the Transloading Operator viz. M/s Jindal ITF engaged by IWAI and NTPC for transloading of NTPC coal at Sand-heads/ Kanika Sand (Paradip Limit where exactly the proposed Transloading operation of KOPT will take place). These data are placed below:

Vessel	Effective Shipday output (after deducting idle hours due to weather related constraints)	Average output ship-day
MV Huayang Pioneer	7996	5905
MV Loch Crinan	20234	14132
MV Atout	17010	10924
MV Medi Venizia	17096	9351

It is clear from above that the output considered by KOPT is much higher than what have been actually achieved for same kind of transshipment operation in the same location where KOPT is proposing to set up transloading facility.

Capacity calculation

Transloading System capacity is the maximum cargo that can be handled by a transloader, which has been assessed at 6.6 million tonnes as shown in the table below:

Particulars	Working	Capacity
Average Output Per Day of Transloader (tonnes per day)		
Average Cycle Time Per Crane ¹	4 minutes	
Number of Lifts per Hour	$60/4 = 15$	
Cargo Lifting Capacity of Grab	20^2 tonnes	
Grabbing Efficiency	90%	
Average Output Per hour per Crane ¹	Tonnes per hour $(15 \times 20 \times 90\%) = 270$	
Average Output Per Day Per Crane	$24 \times 270 = 6480$ tonnes per day	
Number of Cranes	4 Nos.	
Average Output Per Day of Transloader (O = $N \times C \times H \times F$)	Tonnes per day $(6480 \times 4) = 25920 \sim 26000$	6.64 mts.
Capacity of Transloading System = $O \times 365 \times 70\%$	$(26000 \times 365 \times 70\%)$	

[Average Crane Output Per Day per Crane

¹ Average cycle time = 4 min (during the Pre-bid meeting it was indicated by the bidders that due to rough sea conditions only 15 cycles may be achieved in an hour)

Maximum grabbing = 85% of the Grab Capacity = $85\% \times 20$ tonnes = 17 tonnes

2 Grab lifting capacity = 30 tonnes including the weight of grab (10 tonnes). Hence the cargo lifting capacity = 20 tonnes]

(iii). **Capital Cost:**

The total capital cost is estimated at ₹252.44 crores. The breakup of the transhipper cost, cost of multipurpose vessel, equipment cost along with unit rate, number of equipment, etc. furnished by the port is summarized in the table below:

(₹ in crores)				
Sl. No.	Particulars	Qty	Rate	Total
(i)	Transloader Cost of Panamax Vessel	1		
	(a) Cost of Panamax Vessel	1		74.2
	(b) Installation of Cranes	4		34.4
	(c) Cost of conveyor system	1		69.6
	(d) Refurbishing and Conversion Cost		10%	17.8
	(e) Customs Duty		10.3%	20.2
	(f) Miscellaneous		10%	19.6
	Total (i) – Transloader cost			235.8
(ii)	Fenders	4		0.44
(iii)	Front End Loaders	4	0.59	2.40
(iv)	Multi-Purpose Vessel	1	13.80	13.80
	TOTAL CAPITAL COSTS [(i) to (iv)]			252.44

(iv). **Operating cost:**

There are no guidelines/ norms prescribed for assessment of optimum transloading capacity, capital and O&M cost etc. in respect of transloading facilities proposed to be created by KOPT. However, the guideline of 2008 issued for fixing up of upfront tariff for PPP project with specific reference to “Coal Terminal” has been taken into account to the extent relevant. The details of operating cost estimates considered by the KOPT are tabulated below:

III. For Transloading system :

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in crores
(i).	Fuel	<p>Transhipper</p> <ul style="list-style-type: none"> When in operation - 12 Tons per day When idle : 4 tons per day <p>The consultant has assumed the consumption rate of fuel of transhipper during operations as follows :</p> <ul style="list-style-type: none"> 70 litres per hour per crane i.e. 280 tons 50 litres per hour of the mechanized system 170 litres per hour of the transhipper accommodation, running of boilers, ballasting / de-ballasting etc. This consumption will continue throughout <p>MPV / Tug - 160 liters per hour (160 Ltrs per hr * 12 hr per day for 365 days)</p> <p>Front end Loader : 10 liters per hour (4000 Hrs of working per year for 10 T front loaders)</p> <p>Charter Hire Cost of Tug – Rs. 5.475 crores @ Rs. 1.50 lakhs per day for 365 days</p> <p>IFO for Transloader (12 tonnes per day for 270 days @ 77.07879 ₹ per Ltr.)</p>	<p>5.402</p> <p>1.233</p> <p>26.164</p>

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in crores
(ii).	Hours of operations in a year	Transhipper : 365 X 24 X 0.7 = 6132 hours MPV / Tug : 12 X 365 = 4380 hours As assessed by the consultant for berthing and un-berthing of mother vessels Front End Loader :- 4000 hours	
(iii).	Repair & Maintenance	7% of capital cost of ₹252.44	17.64
(iv).	Insurance	1% of capital cost of ₹252.44	2.52
(v).	Depreciation	10.34% of capital cost of ₹252.44	26.06
(vi).	Other expenses	5% of capital cost of ₹252.44	12.60
	Total Operating cost		91.61

II. For Fenders and Tugs :

Sl. No.	Particulars	Workings	₹ in crores
(i).	Fuel	@ 160 Ltr. Per hour, 12 hr operation per day	5.402
(ii)	Charter Hire Tug	@ 200000 per day, 1 Tug	5.475
(iii)	Repair & Maintenance	7% of capital cost of ₹0.44	0.031
(iv).	Insurance	1% of capital cost of ₹0.44	0.004
(v).	Depreciation	10.34% of capital cost of ₹0.44	0.046
(vi).	Other expenses	5% of capital cost of ₹0.44	0.022
	Total Operating cost		10.98

(v). Accordingly, the annual revenue requirement estimated by KOPT is as follows:

I. For Transshipment of Cargo:

Sl. No.	Particulars	(₹ in crores)
(i).	Operating cost	91.61
(ii).	Allowable ROCE @ 16% on ₹252.44 crores	40.39
	Total Revenue Requirement	132.00

II. For berthing of mother vessels (Fenders and Tugs) :

Sl. No.	Particulars	(₹ in crores)
(i).	Operating cost	10.98
(ii).	Allowable ROCE @ 16% on ₹0.44 crores	0.07
	Total Revenue Requirement	11.05

(vi). The KOPT has proposed the following tariff to meet the estimated revenue requirement:

(a). For the Transloading System:

Sl. No.	Particulars	
1.	Total Revenue Requirement	₹ 132.00 cr
2.	Optimum capacity of the system	6.64 million tonnes
3.	Tariff	₹ 198.70 per tonne

(b). For the Mother Vessel:

Sl. No.	Particulars	
1.	Total Revenue Requirement	₹ 11.05 cr
2.	Estimated GRT of Vessels called	6.64 million tonnes x 55% = 3.65 million tonnes
3.	Tariff	₹ 30.24 per GRT

2.2. The KOPT along with its proposal has furnished the draft Feasibility Report and the draft Scale of Rates for transloading operation of Dry Bulk cargo in the deep drafted areas of KOPT, at the transloading point under the limits of Paradip Port and any other areas to be designated by KOPT for this purpose.

3.1. From the copy of the KOPT proposal, the arrangement between KOPT and the Transloading Service Provider (TSP) was not clear. Accordingly, the KOPT was requested vide our dated 3 December 2014 to clarify the following position:

- (i). KOPT has stated that it has decided to engage TSP by way of granting authorization under a license. It is not clear whether the arrangement between KOPT and the TSP would be governed u/s 42(3) of the MPT Act.
- (ii). If the authorization arrangement u/s 42(3) is by way of a BOT concession agreement, then, in the absence of availability of an upfront tariff for the transloading operations at other major port trusts fixed in pursuance to the 2008 upfront tariff guidelines, the KOPT proposal may have to be processed in line with the stipulation contained in clause 2.4 of the 2013 Guidelines i.e. wherein Reference tariff would have to be fixed by following the stipulations contained in the 2008 Guidelines.
- (iii). If the authorization arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, then as stipulated in clause 7.2 of the 2005 tariff guidelines, ceiling rates are to be prescribed for such service to be applied commonly at the concerned port without reference to the individual service provider.

3.2. The KOPT has responded vide its letter dated 29 December 2014 which have been brought out in the subsequent paragraphs.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of the KOPT dated 25 November 2014 was forwarded to the concerned users/ user organisations seeking their comments vide our letter dated 3 December 2014. Some of the users/ user organisations/ prospective service providers have furnished their comments. These comments were forwarded to the KOPT as feedback information. The KOPT has not furnished its comments on the comments of users/ user organisations/ prospective service providers till the finalization of the case.

5. Since the prospective bidders also have to be consulted in the case in reference, the KOPT was requested to directly forward a copy of its proposal to all prospective bidders requesting them to furnish their comments to KOPT directly and with a copy endorsed to us. The KOPT was also requested to confirm this position. In this connection, the KOPT vide its e-mail dated 08 December 2014 has endorsed to us a copy of the letter issued by it to 4 bidders forwarding a copy of the proposal.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the KOPT was requested vide our letter dated 11 December 2014 to furnish additional information/ clarifications on few points. The KOPT has responded vide its letter dated 29 December 2014. The queries raised by us and the response of KOPT thereon are given below:

	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KOPT
A.	<u>GENERAL:</u>	
(i).	As already requested by us under cover of our letter of even number dated 03 December 2014, the KOPT to clarify the following position:	
(a).	In its proposal, the KOPT has stated that it has decided to engage Transloading Service Provider (TSP) by way of granting authorization under a license. From the proposal, it is not clear whether the arrangement between KOPT and the TSP would be governed u/s 42(3) of the MPT Act. The	The licensing arrangement between KOPT and TSP would be governed under Section 42(3) of the MPT Act.

	KOPT to clarify the position.	
(b).	<p>If the authorization arrangement u/s 42(3) is by way of a BOT concession agreement, then, in the absence of availability of an upfront tariff for the transloading operations at other major port trusts fixed in pursuance to the 2008 upfront tariff guidelines, the KOPT proposal may have to be processed in line with the stipulation contained in clause 2.4 of the 2013 Guidelines i.e. wherein Reference tariff would have to be fixed by following the stipulations contained in the 2008 Guidelines. However, if the authorization arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, then as stipulated in clause 7.2 of the 2005 tariff guidelines, ceiling rates are to be prescribed for such service to be applied commonly at the concerned port without reference to the individual service provider. The KOPT to clarify the position in this regard also.</p>	<p>The proposed licensing arrangement between KOPT and the TSP does not envisage transfer of Transloading assets to be deployed by the TSP. Hence, the licensing arrangement is not contemplated on a BOT mode. It may be added in this regard that the Ministry of Shipping vide Office Order No. PD-11020/16/2014-PD.III dated 10.07.2014 issued under Section-111 of the MPT Act approved engagement of Service Provider by Kolkata Port Trust for creation of transloading facilities. The tariff may accordingly, be notified by TAMP under the relevant provisions of Tariff Guidelines of 2005.</p> <p>The transloading arrangement proposed to be created by KOPT comprises the following operations:-</p> <p>(i) Transfer of cargo between the mother vessels and the daughter vessels using a Transloader and other facilities. TSP shall charge tariff for this operation within the framework of the SOR proposed for approval of TAMP.</p> <p>(iii) Transportation of cargo by the daughter vessels upto Haldia Dock Complex. The pre-qualified applicant quoting the lowest freight for transportation of cargo by daughter vessels in the RFP stage will be declared as the successful bidder (TSP) for award of the licence. This procedure has been adopted to ensure that the overall transloading cost for bringing cargo to HDC remains attractive to the consignee / consignors.</p> <p>The licensing arrangement with TSP is proposed for 10 years. As such, the SOR to be notified by TAMP for item no. (i) above should be valid for 10 years to take care of the proposed period of licensing. Besides, it is also to be appreciated that the pre-qualified applicants will quote daughter vessel freight rate keeping the TAMP notified ceiling rates for transshipment operation in mind. The said freight rate to be identified through tender will be valid for 10 years with pre-determined escalation formula. In keeping with the uniqueness of this project, TAMP may consider as a very special case to give the tariff to be fixed valid for 10 years as per clause-3.1.8 of the 2005 Tariff Guidelines.</p> <p>The KOPT has revised the transloading tariff to ₹194.86 per ton (for foreign cargo) and has also proposed productivity linked tariff to be charged in ship basis. The revised SOR is furnished.</p>
(c).	<p>The KOPT to confirm the position regarding KOPT forwarding a copy of its proposal to all relevant RFQ applicants requesting them to furnish their comments to KOPT directly and with a copy endorsed to us and also about communicating the details about the joint hearing scheduled on 16 December 2014 to the RFQ applicants, while forwarding the proposal to them. The names and contact details of the RFQ applicants so consulted by KOPT to be furnished to us.</p>	<p>Confirmed. Incidentally, all the applicants in response to the RFQ have attended the joint hearing in Kolkata on 16.12.2014.</p>

(ii).	The KOPT in its proposal has made a mention about the Transloader handling dry bulk cargo viz., coking coal, non-coking coal, Lime Stone, Raw Sugar etc. in the import cycle and cargo like iron ore, thermal coal (coastal shipment) etc. in the export cycle. Given that the KOPT envisages handling of multipurpose cargo through the Transloaders, the reason for generally adopting the norms prescribed for a Coal terminal in the Upfront tariff Guidelines of 2008, to be clarified.	The major cargo to be handled through transloading arrangement will be the imported Coal required by the steel industries and power utilities. Hence, KOPT has adopted the norms prescribed for a Coal Terminal in the Upfront Tariff Guidelines of 2008. However, we have proposed for having rates for other commodities like indigenous Thermal Coal, Iron Ore and other dry bulk cargo in the SOR so that the TSP does not face any difficulty in handling such commodities in case of necessity. However, it is reiterated that Coal will be the major commodity for handling through Transloading arrangement.
(iii).	The tariff arrangement of transfer of cargo from transloaders to berth by daughter vessel in import cycle and vice-versa in the export cycle may be clarified.	The tariff for transfer of cargo will be determined through the bidding process. Incidentally, KOPT has decided to award the licence to the pre-qualified applicant who will quote lowest tariff for transfer of cargo from the Transhipper to the designated berths of Haldia Dock Complex.
B. Capacity of the Transloader:		
(i).	The KOPT has reported to have considered the average cycle time per crane at 4 minutes based on the indication received from the bidders during the pre-bid meeting. In this connection, the KOPT to confirm whether the average cycle time per crane at 4 minutes is the standard norm for a Transloader which is deployed for similar operations elsewhere in India or in other ports in the world. The KOPT to clarify whether it is technically feasible to have a lower average cycle time per crane for a Transloader, given that this can possibly lead to achieving higher productivity by the Transloader.	The entire transshipment operation is going to take place in the open sea condition at Sandheads and at Konica Sands and as such is exposed to the waves and swells continuously. From the data furnished by M/s. Jindal ITF relating to transshipment of NTPC coal, it has been noted that the vessels operations get intermittently disturbed due to weather related issues. Hence, the cycle time normally achieved by cranes at a sheltered port location cannot be considered in open sea conditions at Sandheads and Konica Sands. The Consultant after discussing with various agencies involved in such operations have assumed an average cycle time of 4 minutes which may be possible throughout the days of operations of the Transhipper.
(ii).	The reason behind considering deployment of 4 no. of cranes on the Panamax Vessel may be explained. The KOPT to clarify whether it is technically feasible to deploy higher number of cranes, thereby possibly leading to achieving higher productivity by the Transloader.	The Consultant has proposed for deployment of 4 cranes for achieving the productivity of about 26000 tonnes per day. It may be stated that the cargo after transshipment will have to come to Haldia Dock Complex by daughter vessels. Because of draft constraints, the daughter vessels can carry maximum of 25000 tonnes of cargo to HDC in a single parcel. Owing to limited capacity of Lock for ingress of loaded vessels, the tidal window available for movement of vessels to and from HDC etc., it has been noted that about one daughter vessel carrying about 25000 tonnes per day may be brought to HDC from the Transshipper. Hence, for achieving synchronized operation of transfer of cargo from the mother vessel and evacuation of the same by the daughter vessels, the transfer rate of cargo from the mother vessel has been planned at about 26000 tonnes per day. Keeping this productivity in view, the Consultant has optimized the requirement of cranes for unloading of mother vessels to 4.
(iii).	KOPT to furnish documentary evidence in support of the cargo lifting capacity of the grab at 30 tonnes including the weight of the grab (10 Tonnes).	The cargo lifting capacity of 30 tons with grab of the proposed cranes may be seen at the technical data sheet of M/s. Macgregor (copy enclosed). The tare weight of the grab is about 10 tonnes as gathered from the various agencies that provide grabs at HDC for unloading of cargo.
(iv).	A utilization factor of 70% is built in the capacity calculation of the Transloader by KOPT. In addition, the Grabbing efficiency of the Grab has	The utilization factor of 70% is relating to the time when the cargo handling operations at the berths are expected to take place after absorbing all the idle hours,

	been considered at 90%. It thus appears that the port has provided cushion at two places. It is to be noted that the upfront guidelines of 2008 do not prescribe cushion in each parameter while assessing the capacity. The KOPT to, therefore, review the capacity calculation of the transloader in the light of the above position.	maintenance periods etc. However, the 90% grabbing efficiency has been considered during cargo operational hours only. The Consultant has considered that a grab while picking up cargo from inside the hold of the ship in the open sea condition will be able to pick 90% of the grab volume on an average. This is a practical phenomenon which cannot be ignored while computing the optimum cargo transfer capacity of a Transhipper.
(v).	The KOPT has envisaged deployment of Panamax size Transloader. The average output per day of the said Transloader has been worked out at 26000 tonnes. The Upfront tariff Guidelines of 2008 for the Coal Terminal, which has been taken as base by the KOPT, prescribes the ship day output of a Panamax Vessel at 35000 tonnes for unloading and 40,000 tonnes for loading of cargo. Further, from the details about the Transshipment Performance of NTPC Coal Vessels at Sandheads/ Kanika Sand as furnished by the KOPT, it is seen that on some occasions the daily productivity of Transloaders has been 28168 and 31923. In such a scenario, the KOPT to justify considering the average output per day of the Transloader at 26000 tonnes.	The Upfront Tariff Guidelines are for cargo handling terminals in a sheltered port. It has already been stated that the transloading arrangement are going to be placed in an open sea condition at Sandheads and at Konica Sands which are exposed to vagaries of swell, wind and waves. As such, the productivity parameters mentioned in the Upfront Tariff Guidelines for sheltered ports cannot be made applicable for transshipment operations for all practical purposes. It is also to be stated from the performance data received from M/s. Jindal ITF, they have achieved maximum average productivity of 14000 tones. Only on two occasions, out of 33 occasions, they have achieved daily productivity of more than 26000 tonnes. The two incidents out of 33 situations do not reflect the overall scenario and therefore, cannot be considered as reference for assessing the average productivity.
C.	Capital cost:	
(i).	The KOPT has not furnished documentary evidence in support of the capital cost of the Panamax Vessel considered at ₹ 74.21 crores in its calculation. The documentary evidence to be furnished along with the detailed working to arrive at the capital cost as considered in the cost statement.	The consultant has taken into account the construction of a transshipper by converting an old Panamax vessel having residual life of about 10 years. The cost of old Panamax vessel has been considered by the Consultant on the basis of the sale data given in the "Clarksons Data Base" and taking average of those sale data. The sale figures considered by the consultant is furnished.
(ii).	Also, furnish documentary evidence with break-up of cost in support of the cost towards Conversion and Refurbishing considered at ₹17.82 crores and cost towards Miscellaneous cost viz., Mobilisation, Insurance and Freight considered at ₹ 19.60 crores. The documentary evidence to be furnished along with the detailed working to arrive at the capital cost as considered in the calculations in respect of each of the above said two components.	<p>The conversion of a secondhand vessel into a Transhipper would require substantial modification of the vessel and steel works such as strengthening of Deck and other structures of the Panamax vessel, change of the hatch covers, upgrading the generators for operating the mechanized equipment and cranes for installations of cranes for unloading of cargo, mechanized loading system comprising hoppers, conveyors, ship-loaders etc., and for their subsequent operations with generators. Besides from the technical specification given by M/s MACGREGOR in their offer to the consultant (copy of which has been sent to TAMP), it may be seen that a number of works are to be done by the shipyard to be engaged by the TSP (page 20 to 29 of the technical specification given by M/s MACGREGOR). The consultant had accordingly assessed the lump sum cost for such refurbishing and modification as 10% of the capital cost after discussing with the shipyards. It may not be possible for giving any cost breakup of the same as the same would depend upon the condition of the vessel to be converted and many other factors.</p> <p>During the modification of the Panamax vessel into a Transshipper in the yards, the Panamax vessel will have to travel upto the yards and back as well as stationed at the yards during modification work. The modification work as per offer of M/s MACGREGOR will take 18 months of time. Besides 15 days of travel time has been considered. During the time of modification and</p>

		<p>conversion at the yards, the Panamax vessel will remain manned as also will incur other expenditure towards fuel etc. For this moderate cost of US\$ 5000 has been considered. The mobilization cost has been assessed as follows:-</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cost of fuel during travel (both way journey) - 15 days x 30 ton per day x ₹ 77079/- per ton = ₹ 3.4 crores • Operating cost of Panamax vessel at the yards - US \$5000 x 60 x 540 days = ₹ 16.2 crores • Total cost: - 16.2 + 3.4 = ₹ 19.60 crores.
(iii).	The requirement of 4 nos. of Fenders and 4 nos. of Front end Loaders for the transloading operation as considered by the port to be justified.	For berthing of mother vessels (Panamax/ Capesize) alongside the transshipper (Panamax size), 4 fenders will be required. Moreover, 4 cranes will operate at 4 hatches and so each hatch will be required to have one front-end loader in each of the hatch for pushing cargo from the sides of the ships into the hatch square for the grabs of the cranes to lift the same. Such requirement of front-end loader for unloading of dry bulk cargo is a normal cargo handling activity.
(iv).	The KOPT has not furnished documentary evidence in support of the capital cost of the 4 nos. of Front end Loaders considered at ₹ 2.40 crores in its calculation. The documentary evidence may be furnished along with the detailed working to arrive at the capital cost as considered in the cost statement.	The documentary evidence as sought for are enclosed. These were furnished along with the proposal earlier also.
(v).	The cost of 4 no. of Fenders have been considered at ₹ 0.44 crores in the calculation. However, it appears that the said cost is only the base price of the fenders and do not take into account the components of various taxes and cess as reflected in the Quotation. The KOPT to, therefore, take into these components in its calculation.	This has been taken into account in the revised calculation.
D.	Operating cost:	
(i).	With regard to the estimation of fuel cost, the KOPT to furnish the basis for:	
(a).	Considering the fuel consumption of Front end loaders at 10 litres per hour.	The frontend loaders are used inside the hatches of the mother vessels for unloading of cargo. KOPT on the basis of fuel consumption of frontend loaders deployed inside the hatches assessed by PCRA in respect of berth no. 4B, has reworked the fuel consumption. As per PCRA report, the frontend loaders consume 0.015398 ltrs per ton. On the basis of this recent assessment, the fuel consumption for the frontend loaders for handling of 6.64 million tonnes of cargo comes to 102243 tonnes per annum. This has been considered as against 1, 60,000 tonnes considered earlier.
(b).	Considering the fuel consumption of Multipurpose Vehicle at 160 litres per hour.	The MPV will basically be an old 50 ton bollard pull tug to be used for various purposes such as fire-fighting, combating oil pollution situation, transport of Customs officials, etc. Besides, this will also be used as a tug as and when required to supplement the tug support of berthing of Capesize and Panamax vessels. The fuel consumption has been assumed similar to that of a tug approved by TAMP while notifying Scale of Rates for Kandla Port Trust vide Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012. In the said order, TAMP had considered consumption of fuel at 160 ltrs per hour.

(c).	Considering the working of Multipurpose Vehicle at 4380 hours.	It has been assumed that the MPV would be used for 12 hours on an average per day for a period of 365 days. This has also been considered by TAMP in its Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 in respect of Kandla Port Trust.
(d).	Considering the fuel cost for transloader based on 12 tonnes/ day during the working period and 4 tonnes/ day during the idle period.	The cranes and the mechanized systems are going to be operated by electric power. As per the offer of M/s MACGREGOR, the installed motor power will be 1984 KW for the mechanized loading facilities and the 4 cranes will 345x4 KW additional motor load. It is seen that the power requirement of the mechanized system is about 5 times of each crane. The electric power will be supplied by operating generators. The fuel consumption has been assessed on the basis of consumption of fuel for feeding the above power requirement for running the generator sets for operating 04 cranes and a mechanized loading system comprising the ship loaders, conveyor system. Besides they have also considered the fuel consumption for providing power to other installation of the ships. The consultant has assessed consumption of 12 tonnes per day of IFO during operations by considering that each of the 4 cranes would consume 1 ton per day i.e. 4 tons per day by 4 cranes. The mechanized system would consume 5 tons per day. Hence for running the handling system, 9 tons of fuel would be consumed. In addition, there would be other load of 3 tons for the accommodation, de-ballasting pumps etc. This consumption of 12 tons has been assumed for 70% of 365 days and 03 tons per day when there will be no cargo handling operations (30% of 365 days).
(e).	Considering working period of the transloader at 255 days and idle period at 110 days.	The 255 days has been considered as per Tariff Guidelines for calculation of the optimum capacity.
(ii).	The KOPT to justify consideration of Repairs and Maintenance cost @ 7% of the capital cost based on the norm for the Coal Terminal in the 2008 Upfront tariff guidelines, given that the KOPT envisages handling various types of cargo at the transloading facility. Thus, the Repairs and Maintenance cost may have to be estimated @ 5% of the capital cost based on the norm for the Multipurpose cargo berth as prescribed in the 2008 Upfront tariff guidelines.	It has already been stated that the proposed Transshipper will have mechanized facilities comprising ship loaders, hoppers conveyors etc and would be akin to a mechanized terminal for handling of coal for both unloading and loading of coal.
(iii).	The KOPT to rework the cost of depreciation in respect of Transloader, Front end loaders, Multipurpose Vehicle and Fenders, based on the provisions of the Companies Act, 2013. The rate of depreciation so considered may also be indicated, quoting reference to the relevant provisions of the Companies Act, 2013.	<p>Based on the suggestion from TAMP the consultant has checked the provisions regarding depreciation in the Companies Act 2013. However, the same is made in provision keeping new assets in mind which have a longer useful life cycle than second hand purchased assets.</p> <p>For such case it is a general practice to ascertain a rate of depreciation by deducting the salvage value (here capped to 5% of capital cost of second hand vessel as maintained in the provisions of Companies Act.)</p> <p>The revised Company Act does not specify the rates of depreciation of different class of assets in a very specific form. , and instead indicate the useful life of the asset concerned. However the below have been mentioned in the aforesaid Act and consequently a team of Chartered Accounts have ascertained below.</p> <p>Depreciation Rate under Straight Line Method for new assets:</p> <p>i) Building</p>

		<p>a) RCC Structure : 1.58 % p.a b) Other than RCC : 3.17 % p.a</p> <p>ii) Plant & Machinery (other than continuous plant) with three shift operation (6.33 % X 2): 12.66% p.a</p> <p>iii) Tugs, Barges, Survey Launches : 6.79% p.a</p> <p>iv) Bulk Carriers & Liner Vessels : 3.80 % p.a</p> <p>There is no specific provision dealing with depreciation for second hand assets in the Act. If the cost of new asset is available then the above rate can be applied on the same for the entire life. However, if the purchase value of a second hand asset with balance 10 year life is to be depreciated over the 10 year life and cost of new asset is not available, we may consider 9.5% p.a depreciation on the acquisition cost of the second hand asset; considering the principle of depreciating the value of asset (net of salvage value of 5%) over the useful life.</p>
(iv).	As per clause 2.6.3. of the 2005 tariff guidelines, when Major Port Trusts procure any equipment, floating craft/ asset etc., they are required to analyse the least cost option between the expenses to be incurred if craft/ equipment / other assets are owned by the port/ hired. The KOPT to, therefore, furnish the cost benefit analysis of Hire vs. Purchase option undertaken by the KOPT for arriving at decision to hire Tugs for the transloading facility.	<p>The Consultant has proposed for procurement of a 50 ton Bollard Pull second hand Tug to be used as Multipurpose Vessel. The Consultant has taken ₹ 13.8 crores as capital cost of the MPV. He has assessed fuel consumption at the scale approved by TAMP in respect of hiring of 50 ton Bollard Pull Tug at Kandla Port and notified vide order no. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012. Taking 16% ROCE on the above capital cost along with depreciation, operation and maintenance cost, insurance cost and other miscellaneous cost as per TAMP Guidelines, the total amount comes to ₹ 108305462 per annum.</p> <p>On the basis of charter hire cost of ₹ 1.5 lakhs per day and fuel consumption as per rate approved for Kandla Port, the annual amount comes to ₹108766262.</p> <p>It may therefore, be said that both the expenses are almost same. As such, it may be considered to accept hiring of one tug for vessel operations.</p>
(v).	KOPT to furnish documentary evidence in support of the hire charges of tug at ₹ 200000/- per day.	The consultant has in fact, considered daily charter hire rate of Rs 150000 of a 50 ton bollard pull tug. However, in the report, it is wrongly mentioned as Rs 2 lakh per day. The assumed rate of Rs 1.5 lakh per day compares favorably with the charter hire rate considered by TAMP for similar tug at Kandla Port while passing the order vide no. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012.
(vi).	KOPT to furnish the basis for considering the fuel consumption of tug at 160 litres per hour. It may be noted that in the case of Kandla Port Trust (KPT), as referred by the KOPT, the fuel consumption of tug has been considered at 100 litres per hour.	The consumption factor has been taken from the order of TAMP vide Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 in respect of Kandla Port Trust.
(vii).	The reason for considering the fuel consumption of tug for 12 hour operation per day to be clarified.	Taken from Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 in respect of Kandla Port Trust.
(viii).	In the case pertaining to fixation of cargo handling charges for use of Transhipper (30 TPD) provided by authorised service providers at the Mormugao Port Trust vide the Order no.	The transloading arrangements contemplated by KOPT is for bringing additional cargo to HDC, KOPT by way of handling fully laden cape size / Panamax vessels at the transshipment point and bringing the cargo to HDC

	TAMP/30/2011-MOPT dated 02 May 2012, the MOPT has considered the component of port charges as one of the items of operating towards recovery of vessel related charges on the transloader. Similarly, in a recent case filed by PPT for fixation of tariff for its transhipper assets, the PPT has proposed recovery of port dues, pilotage and berth hire as applicable for transhipper. In this context, the KOPT is to examine whether vessel related charges pertaining to transloader has to be taken into account for estimation of operating cost of transloaders.	by daughter vessels. This entire transloading arrangement is going to add cost to the consignee / consigner in bringing cargo to HDC. KOPT Board with a view to minimize the transloading cost have decided not to levy any charges on the transhipper, considering that the cargo and the daughter vessels would come to Haldia from where KOPT will earn revenue as per its SOR.																								
(E).	Scale of Rates:																									
	To arrive at the marine charges to be levied on the Mother Vessel worked out at ₹ 30.24 per GRT, the KOPT has applied a factor of 55% on the capacity of the transloader assessed by it at 6.64 million tonnes, to arrive at the estimated GRT of the vessels at 3.65 million GRT. The basis for considering the factor of 55% to convert tonnes into GRT may be explained, supported by documentary evidence.	<p>The consultant has relied on a study to assume a factor of 55% on the transloading capacity for arriving at rate per GRT for vessel related charges. The copy of the study is furnished.</p> <p>It is envisaged that 50% of the optimum capacity of the transhipper is going to be met by cape size vessels and the remaining 50% by Panamax vessels. In the proposal KOPT had furnished the DWT and GRT of typical cape size and Panamax vessels as follows:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type of vessel</th><th>DWT(carrying capacity)</th><th>GRT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Panamax</td><td>75106</td><td>40622</td></tr> <tr> <td>Cape size</td><td>150393</td><td>77255</td></tr> </tbody> </table> <p>Assuming the above capacity distribution, the total GRT of 22 cape size and 44 Panamax vessels for bringing 6.64 million tonnes of cargo will be about 3486978. This corresponds to about 53% of the transloading capacity. Hence, the factor of 55% assumed by the consultant for arriving at rate per GRT is in order.</p>	Type of vessel	DWT(carrying capacity)	GRT	Panamax	75106	40622	Cape size	150393	77255															
Type of vessel	DWT(carrying capacity)	GRT																								
Panamax	75106	40622																								
Cape size	150393	77255																								
(F).	Additional issue																									
		<p>KOPT is proposing to introduce the following productivity linked tariff for handling by the Transloader as follows:-</p> <p>For Dry Bulk Cargo:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Foreign</th><th>Coastal</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>20000-21999</td><td>189.01</td><td>113.41</td></tr> <tr> <td>22000-23999</td><td>190.96</td><td>114.58</td></tr> <tr> <td>24000-25999</td><td>192.91</td><td>115.75</td></tr> <tr> <td>26000</td><td>194.86</td><td>116.92</td></tr> <tr> <td>26001-28000</td><td>195.83</td><td>117.50</td></tr> <tr> <td>28001-30000</td><td>196.81</td><td>118.09</td></tr> <tr> <td>30001-32000</td><td>197.78</td><td>118.67</td></tr> </tbody> </table> <p>Note: To calculate the ceiling rates for performance below 26000 tonnes as shown above, the base rate was reduced by 1% for first two thousand tonnes and for the 2nd two thousand tonnes the rate was reduced by 2 % of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by reducing the base rate by 3%. Likewise performance below 20000 tonnes per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.</p> <p>The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 26000 tonnes with the change that in such case the base rate is increased by 0.5% for first two thousand tonnes, 1% for 2nd two</p>		Foreign	Coastal	20000-21999	189.01	113.41	22000-23999	190.96	114.58	24000-25999	192.91	115.75	26000	194.86	116.92	26001-28000	195.83	117.50	28001-30000	196.81	118.09	30001-32000	197.78	118.67
	Foreign	Coastal																								
20000-21999	189.01	113.41																								
22000-23999	190.96	114.58																								
24000-25999	192.91	115.75																								
26000	194.86	116.92																								
26001-28000	195.83	117.50																								
28001-30000	196.81	118.09																								
30001-32000	197.78	118.67																								

	<p>thousand tonnes and 1.5% for the third two thousand tonnes. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 32000 tonnes.</p> <p>The above slab rates have been computed on the basis of the contract entered into by NPTC, IWAI and Jindal ITF for transportation of Coal to Farakkha after transloading where the contract provides that in case of delays in unloading of the mother vessel (OGV), TSP shall be liable to pay demurrages which shall not increase \$ 15000 per day for Panamax / Capesize vessels. The rate of dispatches will be half of the demurrage rate. The demurrage/ dispatch shall be settled on ship to ship basis.</p>
--	--

7. A joint hearing on the case in reference was held on 16 December 2014 at the KOPT premises. At the joint hearing, KOPT and users/ user organisations/ prospective bidders have made their submissions.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

9. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The proposal from Kolkata Port Trust (KOPT) is for fixation of upfront tariff for the transloading facility project to be set up for handling of various dry bulk cargo like Coking coal, non-coking coal, Limestone, Raw sugar etc in the import cycle and iron ore and thermal coal in the export cycle. In this connection, the KOPT has reportedly decided to engage Transloading Service Provider (TSP) by way of granting authorization under a license and where the licensing arrangement between KOPT and TSP would be governed under Section 42(3) of the MPT Act for a period of 10 years.
- (ii). Since the operation pertains to transshipping of goods between the vessels, it is one of the services listed under Section 42 of the MPT Act. In this connection, Section 42(4) of the Major Port Trusts Act, 1963, read with Section 48 requires this Authority to notify the rates in respect of identified services provided by persons authorised under Section 42(3) of the Major Port Trusts Act.

The Licensing arrangement is not contemplated on a BOT mode. In cases where authorisation arrangement u/s 42(3) is other than by way of a BOT concession agreement, Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005 requires this Authority to fix ceiling rates for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to individual service provider. For this purpose, proposals for regulating these charges should be initiated by the concerned Major Port Trust and the tariff so fixed, will not undergo a change whether the port itself provides this service or has permitted a private operator to render the services. Though the KOPT has stated that the proposal is to be processed based on the provisions of the 2005 guidelines, it has not categorically referred to Clause 7.2 of the 2005 Guidelines for fixation of tariff for the transloading facility. In the case in reference, the port does not envisage rendering the service on its own, nor is it under BOT mode. As stated above, it envisages to grant an authorization under a license to a TSP. Thus, the arrangement envisaged at KOPT will fall within the ambit of Clause 7.2 of the 2005 Guidelines. This case is, therefore, taken up for prescription of ceiling rates for the transloading facilities at KOPT to be applied commonly at the KOPT without reference to any individual service provider, following the stipulation contained in Clause 7.2. of the tariff guidelines of March 2005.

- (iii). The KOPT had filed its proposal in fag-end of November 2014. Subsequently, while responding to the queries raised by us in fag-end of December 2014, it has made some modifications in its proposal. The modifications are seen to be only with reference to the estimates of operating costs. The said modified proposal of December 2014, along with the information/ clarification furnished by the port during the proceedings of the case, has been considered in this analysis.

- (iv). Clause 2.4.1 of the tariff guidelines of 2005, *inter alia*, calls for making attempts to evolve normative cost of each component of port operations. No specific guidelines have been laid down to fix tariff for the transloading facilities, either under 2005 tariff guidelines nor under 2008 tariff guidelines.

Clause 7.2 of the said tariff guidelines, under which the proposal is being considered, does not specify any particular tariff fixing methodology but only talks about the procedural aspects of filing tariff proposal and fixing tariff irrespective of the operator. There are no specific guidelines for determining the normative tariff for the transloading facilities under the 2005 tariff guidelines.

In respect of KOPT and as stated earlier, the Transloader is envisaged to handle dry bulk cargo viz., coking coal, non-coking coal, Lime Stone, Raw Sugar etc. in the import cycle and cargo like iron ore, thermal coal (coastal shipment) etc. in the export cycle. However, on the ground that the major cargo to be handled through transloading arrangement will be the imported Coal required by the steel industries and power utilities, the KOPT has reported to have borrowed the norms prescribed for a Coal Terminal in the Tariff Guidelines of 2008 for fixation of upfront tariff in respect of some components of operating cost. The handling rates for other commodities are reported to have been prescribed in the SOR so that the TSP does not face any difficulty in handling such commodities in case of necessity. The proposal of KOPT is discussed elaborately in the subsequent paragraphs.

- (v). Capacity of the facility:

- (a). Considering the average cycle time taken by each Crane at 4 minutes, the KOPT has worked out 15 Lifts per hour (60 minutes/ 4 minutes). Based on Cargo Lifting Capacity of Grab at 20 tonnes per lift and with a Grabbing Efficiency of 90%, the KOPT has determined the Average Output Per hour per Crane at 270 tonnes (15 lifts per hour x 20 tonnes per lift x 90% Grabbing Efficiency), which works out to Average Output Per Day Per Crane at 6480 tonnes (270 tonnes x 24 hours per day). Thereafter, considering the Average Output per Day per Crane at 6480 tonnes for 4 cranes and for a period of 365 days and at 70% utilization, the KOPT has determined the capacity of the Transloading facility at 6643000 tonnes per annum.
- (b). The KOPT has reported to have considered the average cycle time per crane at 4 minutes based on the indication received by it from the bidders during the pre-bid meeting. According to KOPT, the entire transshipment operation is envisaged to take place in the open sea, which is exposed to the waves and swells continuously and that the average cycle time of 4 minutes has been assumed after discussing with various agencies involved in such operations and may be possible throughout the days of operations of the Transhipper. Based on the reasoning furnished by the KOPT and since no users/ prospective service providers have objected to the said parameter adopted by the KOPT, the average cycle time per crane at 4 minutes is relied upon in the analysis, as proposed by the Port.
- (c). The Cargo Lifting Capacity of Grab at 20 tonnes per lift is reported to be the maximum hoisting capacity of each 30 tonne crane with the grab after deducting the weight of the grab of 10 tonnes. This position is relied upon in the analysis.
- (d). With regard to the grabbing efficiency of 90% considered by the KOPT, the KOPT is of the view that a grab while picking up cargo from inside the hold of the ship in the open sea condition will be able to pick 90% of the grab volume on an average. In this regard, it is noteworthy that during the proceedings relating to the case in reference, though the users/ prospective bidders have expressed the lower grabbing efficiency ranging from 70% to 80%, the port has considered a higher grabbing capacity at 90%. The users/ prospective bidders have not furnished any basis for suggesting a lower grabbing efficiency. When a higher grabbing efficiency is proposed by the port and in the absence of any basis in support of the lower grabbing efficiency as sought by the users/ prospective bidders, the higher efficiency as proposed by the port is considered in this analysis.
- (e). In view of the draft constraints and operational restrictions, the cargo after transshipment will come to HDC by daughter vessels, which is reported to carry a maximum of 25000 tonnes of cargo in a single parcel. To achieve synchronized operation of transfer of cargo from the mother vessel and evacuation of the same by the daughter vessels, the transfer rate of cargo from the mother vessel has been planned closer to 26000 tonnes per day, which is possible by deploying 4 no. of cranes for unloading of mother vessels. Based on the position of KOPT and

since none of the users/ prospective bidders have objected to the deployment of four cranes and also given that there are no norms prescribed with regard to deployment of cranes for the transloading facility, the proposal of the port envisaging deployment of 4 cranes for the transloading facility is relied upon in the analysis.

- (f). Based on the above parameters, the KOPT has arrived at the Average Output per Day per Crane for 4 cranes at 25920 tonnes, which has been rounded off to 26000 tonnes by KOPT in its calculation. The Upfront tariff Guidelines of 2008 for the Coal Terminal, which has been taken as base by the KOPT, prescribes the ship day output of a Panamax Vessel at 35000 tonnes for unloading and 40000 tonnes for loading of cargo. From the details of the Transshipment Performance of NTPC Coal Vessels at Sandheads/ Kanika Sand furnished by the KOPT, it is seen that on two occasions the daily productivity of Transloaders has been 28168 tonnes and 31923 tonnes.

In this connection, the KOPT is of the view that the Upfront Tariff Guidelines are for cargo handling terminals in a sheltered port, whereas, the transloading facilities are envisaged to be placed in an open sea condition, which are exposed to vagaries of swell, wind and waves and that, therefore, the productivity parameters mentioned in the Upfront Tariff Guidelines for sheltered ports cannot be made applicable for transshipment operations. Further, the KOPT has also stated that the two incidents out of 33 situations cannot be considered as reference for assessing the average productivity. The prospective bidders viz., JITF Limited (Jindal) during the joint hearing has stated that the average productivity of 26000 tonnes per day is high and that it should be about 20000 tonnes per day. The JITFL has, however, not furnished any analysis in support of the average productivity of 20000 tonnes per day.

Based on the reasoning furnished by the port and in the absence of any analysis in support of the lower productivity of the cranes, the position as furnished by the port is relied upon.

- (g). Accordingly, the optimal capacity of the transloading facility at 6643000 tonnes per annum, as furnished by the KOPT, is taken into account in the analysis.
- (vi). Based on the position that charges relating to the Fenders and tugs will be collected in the form of port charges to the mother vessel while berthing/ unberthing of Mother Vessels along with the Transhipper, the KOPT has considered the capital and operating cost in respect of Fenders and Tugs separately, so as to enable recover the said costs from the tariff to be recovered from the mother vessels.
- (vii). Capital Cost:
- (a). The capital cost considered by the KOPT comprises of cost of Panamax Vessel with Residual life 10 years, Installation of 4 nos. of new Cranes, Installation of new Conveyor System, Conversion and Refurbishing Cost of the old Panamax vessel @ 10%, Customs Duty @ 10.31%, Miscellaneous cost @ 10%, Cost of 4 nos. of new Front End Loaders, old Multipurpose Vehicle (MPV) and cost of Fenders. It is assumed that the KOPT would have ensured and satisfied itself that the above mentioned capital assets would be sufficient to operate the transloading facility in a smooth manner.
- (b). The KOPT has envisaged deployment of a second hand Panamax vessel having residual life of about 10 years, as a Transhipper. Since the vessel will be static in water, the KOPT has compromised on the cost of the Panamax vessel. At the same time, brand new equipment like cranes, hoppers, conveyors etc., are envisaged to be deployed so as to get better productivity.
- (c). The cost of old Panamax vessel at 12.37 million dollars is reported to have been considered based on the average of the past sale data obtained by KOPT from outside parties. The position as reported by the KOPT is relied upon. The exchange rate of ₹ 60/- per US dollar as considered by KOPT is updated at ₹ 63.3183 per US dollar, as prevailing at the time of finalization of the case in reference.
- (d). The KOPT has furnished documentary evidence in support of the cost of the cranes, conveyor system and Multi-Purpose Vehicle, (MPV). However, the exchange rate of ₹ 60/- per US dollar as considered by KOPT is updated at ₹ 63.3183 per US dollar, as prevailing at the time of finalization of the case in reference.

- (e). As stated earlier, the KOPT has envisaged deployment of a second hand Panamax vessel as a Transhipper. Accordingly, the KOPT has estimated the lump sum cost at 10% of the capital cost for refurbishing/ modification/ conversion of a secondhand vessel into a Transhipper, reportedly based on the discussion with the shipyards. The KOPT has, however, expressed its inability to furnish any cost breakup as the same is reported to depend upon the condition of the vessel to be converted and many other factors. In this regard, it is relevant to mention here that none of the users/ prospective service providers have objected to the lump sum cost considered for Conversion and Refurbishing. The lump sum cost as estimated by the port is considered in the analysis.
 - (f). The Customs duty at 10.3% of the cost of Panamax Vessel, Cranes, Conveyor System and Conversion and Refurbishing Cost, as furnished by the port is taken into account.
 - (g). The Miscellaneous cost of 10% estimated by the KOPT is reported to be towards the operating cost including fuel required during the period of modification of 18 months as well as 15 days' time for the travel of the Panamax vessel upto the yards and back. For the purpose, the KOPT has considered the fuel cost during travel at 30 ton per day for 15 days at ₹ 77079/- per tonne of fuel and the operating cost of the Panamax vessel at the yards at US \$5000 per day for 540 days. No basis has been furnished by the port in respect of these components of capital costs. At the same time, it is to be recognized that such costs are essential to put the transloading facility into operation. Given that no users/ prospective bidders have objected to these components of capital costs, the same is taken into account in the analysis.
 - (h). Cost of each Front end loaders is estimated to cost about ₹ 0.5927 crores. As reported by KOPT, since 4 cranes will operate at 4 hatches, each hatch will be required to have one front-end loader in each of the hatch for pushing cargo from the sides of the ships into the hatch square for the grabs of the cranes to lift the same. Since the Front end loaders appear to be integral to the unloading operation and given that no users/ prospective bidders have objected to the capital cost of Front end loaders, the same is taken into account in the analysis, though no documentary evidence is produced by KOPT in support of the cost.
 - (i). The KOPT has furnished documentary evidence in respect of the cost of 4 nos. of Fenders at a total cost of ₹ 0.44 crores. The said cost is only the base price of the fenders and do not take into account the components of various taxes and cess as reflected in the Quotation. In spite of a specific request, the KOPT has not taken into account, these cost components to arrive at the cost of Fenders. The same are taken into account in the analysis, in addition to the base price of the Fenders.
- (viii). Operating cost:
- (a). Fuel Cost:
 - (i). Based on the consumption of fuel by each of the asset viz., Front loaders, MPV, Transloader and Tug and considering the cost of fuel at ₹ 77.07879 per litre, the Fuel Cost has been estimated by KOPT in respect of each of the asset.
 - (ii). In case of Front end Loaders, the KOPT has considered the fuel consumption at 0.15398 litres per tonne of cargo handled through the transloader, based on the Report of Petroleum Conservation Research Association (PCRA). Considering that there is no objection from the users/ prospective bidders, this Authority is inclined to consider the fuel consumption of front end loaders as estimated by KOPT. A calculation error noticed in the computation of estimate of fuel cost of front end loader by KOPT, is rectified.
 - (iii). Based on the position that the MPV envisaged to be deployed will basically be an old 50 ton bollard pull tug to be used for various purposes such as fire-fighting, combating oil pollution situation, transport of Customs officials, etc., and also to be used as a tug as and when required to supplement the tug support of berthing of Capesize and Panamax vessels, the KOPT has reported to have considered the consumption of fuel of MPV at 160 litres per hour, based on the fuel consumption for tug considered in the Order No. TAMP/60/2011-KPT dated 02.05.2012 passed by this Authority pertaining to Kandla Port Trust. In this connection, it is relevant to

mention here that the Order of KPT referred by KOPT above is an Order disposing of the proposal received from the KPT for revision of Pilotage Charges. In the said Order, the fuel consumption of Tugs has been considered at 160 litres per hour based on the actual position at KPT. Considering that the KOPT has treated the MPV as similar to a tug, the fuel consumption of 160 litres per hour in respect of MPV is accepted.

With regard to considering the fuel consumption for 12 hours in a day, the operational period of 12 hours for MPV is also based on the above referred Order of KPT, where the operational hours of tug was considered at 12 hours based on the actual position prevailing in Kandla then. The same position is relied upon in the current analysis also.

- (iv). The fuel cost for transloader is estimated to be based on the fuel consumption of 12 tonnes/ day during the working period (255 days) and 4 tonnes/ day during the idle period (110 days). The cranes and the mechanized systems are going to be operated by electric power supplied by operating generators. By considering that each of the 4 cranes would consume 1 ton per day and the mechanized system would consume 5 tons per day, 9 tons of fuel per day has been assessed by KOPT for running the generator sets for operating 04 cranes and a mechanized loading system comprising the ship loaders, conveyor system. Besides, there would be a load of 3 tons for the accommodation, de-ballasting pumps etc., thereby aggregating to 12 tons of fuel per day. Thus, the consumption of 12 tons has been considered in respect of operational days and 3 tons has been considered in respect of idle days. This position is relied upon in the analysis.
- (v). The consumption of fuel of Tug at 160 litres per hour is seen to be based on the fuel consumption for tug considered in the Tariff Order of KPT as referred above and hence considered in the analysis.
- (vi). The KOPT has furnished documentary evidence in support of the cost of High Flash High Speed Diesel (HFHSD) considered by it in its calculations. The same is taken into account for computation of fuel cost.
- (vii). During the joint hearing, the KOPT has requested to keep a provision to accommodate fuel escalation. Since the tariff is to be linked to Wholesale Price Index (WPI), for the reasons explained subsequently, the need for prescription of a separate escalation factor pertaining to fuel alone is not found necessary.
- (b). The estimation of Repairs and Maintenance Cost at 7% of the Capital cost, Insurance cost at 1% of the Capital cost and Other Expenses at 5% of the Capital cost, are seen to be as per the provisions prescribed in the 2008 Upfront tariff guidelines for a Coal terminal. For the reasons brought out above, the adoption of the provisions as applicable for a Coal terminal is considered and accordingly, the estimation of various expenses at the said percentage is relied upon in the analysis. However, the amount as estimated by us has undergone a change owing to the change in the exchange rate considered in the estimation of capital cost of the assets.
- (c). The port has calculated depreciation on all assets at the rate of 9.50%, on the ground that there is no specific provision dealing with depreciation for second hand assets in the Companies Act of 2013. In this regard, it is relevant to state that it is only the MPV and Panamax Vessel refurbished into a Transloader are old assets. All other assets would be new assets. In such a situation, considering of depreciation of 9.5% across all assets does not appear to be appropriate. Based on the reasoning furnished by the port, the depreciation of cost of the MPV and panamax vessel including the refurbished cost is considered at 9.5%. However, depreciation on all other assets is considered at 10%, as is considered in respect of equipment in other upfront tariff cases.
- (d). The tug hire charges of ₹ 150000/- per day is reported to be reasonable considering the tug hire charges of about ₹ 167000/- per day considered in respect of the KPT case, as referred above. The tug hire charge as considered by the port is relied upon.
- (ix). Return on Capital Employed is allowed at 16% of the estimated capital cost of the facility.

- (x). Thus, the Annual Revenue Requirement (ARR), which is the sum total of the annual operating cost and the return on the capital employed, works out to ₹ 142.54 crores as against the revenue requirement of ₹ 129.43 crores estimated by the KOPT, in respect of transloading system and the ARR works out to ₹ 11.10 crores as against the revenue requirement of ₹ 11.05 crores estimated by the KOPT, in respect of fenders and tugs.
- (xi). (a). Considering the ARR of ₹142.54 crores and considering the optimal capacity of the transloading facility at 6643000 tonnes per annum, the rate for the transloading facility works out to ₹ 214.57 per tonne as against the rate of ₹194.84 proposed by the port.
- (b). Further, considering the ARR of ₹11.10 crores and considering the estimated GRT of the vessels (at 55% of the optimal capacity of the transloading facility at 6643000 tonnes per annum), the rate to be levied on the Mother Vessel works out to ₹30.39 per GRT as against the rate of ₹30.23 per GRT proposed by the port.
- As stated above, to arrive at the marine charges to be levied on the Mother Vessel worked on per GRT basis, the KOPT has applied a factor of 55% on the capacity of the transloader assessed by it at 6.64 million tonnes, to arrive at the estimated GRT of the vessels at 3.65 million GRT. The factor of 55% is reported to be based on a Study and hence is relied upon in the analysis.
- (c). The difference in the respective rate is mainly attributable to difference arising due to consideration of updated exchange rate in the estimation of capital costs.
- (xii). Based on the above position, the Cost statement furnished by the KOPT has been modified. The modified Cost statement is attached as **Annex**.
- (xiii). (a). The KOPT has furnished a full-fledged tariff Schedule containing definitions, general notes and the proposed rate along with its conditionalities. On perusing the draft Scale of Rates furnished by KOPT, it is observed that:
- (i). Except for the definition of 'Transloading Point', the Definitions for the terms like coastal vessel and foreign going vessel as prescribed at S.1 of the proposed draft SOR are same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. They would continue to apply for the proposed facility also.
- (ii). The General Principles of Assessment in the proposed draft SOR at S.2 are also seen to be same as per existing SOR of KOPT approved in February 2014. They would continue to apply for the proposed facility also.
- (b). Therefore, only S.3 and S.4 of the proposed draft SOR, which prescribe the rate per GRT to be levied towards marine charges on Mother Vessels and the per tonne rate towards transloading respectively and the conditionalities governing the rates, along with the definition of the term 'Transloading point' are prescribed now.
- (xiv). The KOPT has furnished description to S.3 relating to levy of Marine Charges on Mother Vessels stating that Charges are to be levied by the Service Provider on the Mother Vessels calling at the Transloading Facility against provision of required marine related services like tug assistance, fenders as well as for providing conservancy services at the Transloading points. The proposed description is approved.
- (xv). The KOPT has proposed a note in S.4 of the proposed draft SOR so as to mention that the charge prescribed under S.4 is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a daughter vessel directly or unloading the cargo from the mother vessel to Transloader first and subsequently loading of the same from transloader to a daughter vessel, or vice versa in case of export, including stevedoring and all other allied services. The note also states that the charge will be applicable for transloading operation in the 'Transloading Point' as well as any other area of KOPT and shall be applicable on the quantity transloaded, as determined through the Draft Survey Report. Since the proposed note elaborates about the scope of work that would be undertaken with regard to the proposed levy, the proposed note is approved.

- (xvi). (a). Clause 5.9 of the 2005 Guidelines calls for linking tariff to the benchmark levels of productivity, providing incentive for better performance and disincentive for performance below the benchmark levels. Accordingly, as agreed by the KOPT during the joint hearing, in the presence of users and prospective bidders, it has subsequently, proposed performance linked tariff, where lower the productivity, lower the rate and higher the productivity, higher the rate is leviable. Thus, the performance linked tariff proposed by the KOPT provides for incentive for better performance and disincentive for under performance. In this regard, it is noteworthy that cargo wise performance linked tariff has been prescribed in the case of some major port trusts where the Harbour Mobile Cranes (HMCs) are envisaged to be deployed by the service providers.
- (b). The performance linked tariff structure proposed by KOPT provides for reward by way of an increment in the base rate by 0.5% for the 1st 2000 tonnes, 1% for 2nd 2000 tonnes and 1.5% for the 3rd 2000 tonnes and so on, and a reduction in the base rate by 1% for the 1st 2000 tonnes, 2% for the 2nd 2000 tonnes and 3% for the 3rd 2000 tonnes. For the purpose, the KOPT has considered the average output of 26000 tonnes per day, as considered in the optimal capacity calculation, as a cut-off point for formulating the performance linked tariff. The port has stated that the proposed slab structure is based on some arrangement with regard to the transloading operations prevailing elsewhere.
- (c). Based on the position put forth by KOPT and given that the prescription of performance linked tariff would enhance the productivity levels and safeguard the interest of the users, the proposal of the port to prescribe performance linked tariff as furnished by it, is approved.
- (d). With regard to prescription of disincentive for under performance, if the rate for performance below the benchmark level is prescribed, it may lead to the service provider not in a position to recover the estimated annual revenue requirement. It was in this backdrop that while recently disposing of the proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for prescription of a common ceiling tariff for use of HMC, no disincentive for under performance of the HMC was prescribed as proposed by the PPT. However, in the case of KOPT in reference, since the KOPT itself has proposed for disincentive for under performance, it may be appropriate to prescribe slab wise rates for the performance level below the base level, as proposed by the Port.
- (xvii). The KOPT has also proposed a note in S.5 of the proposed Scale of Rates to the effect that a fee, as would be notified by this Authority from time to time, will be levied on the cargo transloaded from to the mother vessel at the 'Transloading Point' under the limits of PPT, for remittance of the same to Paradip Port. The said fee will be levied on the cargo transloaded from/ to the mother vessel only, as determined by the Draft Survey Reports and that the present rate of the fee is ₹ 10.00 per MT as per notification of TAMP vide G. No. 226 dated 25 July, 2014. The proposed note flows from the Order No. TAMP/33/2014-General dated 17 July 2014 passed by this Authority in compliance of the direction issued by the Central Government under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963, and hence, is prescribed.
- (xviii). The KOPT has also proposed a note in S.6 of the proposed Scale of Rates to the effect that for facilities like Fresh Water Supply to the mother vessel, which the Service Provider may have to arrange by sourcing the same from KOPT, the Service Provider will be entitled to recover the actual cost of same paid by them to KOPT. Since the proposed note provides clarity, the same is also prescribed.
- (xix). The KOPT has also proposed a note in S.7 of the proposed Scale of Rates to the effect that the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Whole sale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year is based on 2008 guidelines. This is discussed in the following paragraph.
- (xx). Clause 3.1.8 of the tariff guidelines of 2005 stipulate fixation of tariff for the period of 3 years. However, the said Clause also provides for prescription of a different period in any individual case. Citing that the KOPT would authorize TSP by way of issue of a licence for a period of 10 years, the port has proposed a tariff validity for a period of 10 years. Generally, by prescribing a tariff validity period of 3 years, the port, after the end of the validity period gets an opportunity to submit a fresh proposal by factoring into the parameters prevailing then. However, if the validity is to be prescribed for a period of 10 years, then the initial tariff fixed now cannot remain constant without capturing the impact of the price fluctuations. Since the KOPT envisages to issue a license for a period of 10 years

and to have a stability in tariff for a period of 10 years, it may be appropriate to prescribe validity for 10 years, based on the discretion available to this Authority in Clause 3.1.8. Incidentally, in case of a BOT operator operating at Cochin Port Trust (COPT), tariff was prescribed for a period of 6 years covering two tariff cycles. However, in order to capture impact of price fluctuation on the tariff fixed now, a provision is kept in the Scale of rates to index the tariff fixed now, to inflation but only to an extent of 60% of variation of WPI occurring between 1 April 2014 and 1 April of every succeeding year, by borrowing the provision available in the 2008 upfront tariff guidelines, as proposed by the KOPT.

10.1. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the following:

- (i). The definition of 'Transloading Point':
 "Transloading Point' shall mean the area notified under the limits of Paradip Port Trust, presently comprising radius of 2 nautical miles around a position earmarked by Lat 20 08 12" N Long 087 14 00" E, to be used exclusively for transloading operations."
- (ii). **Marine Charges on Mother Vessels:**
 Charges to be levied by the Service Provider on the Mother Vessels calling at the Transloading Facility against provision of required marine related services like tug assistance, fenders as well as for providing conservancy services at the Transloading points.

Sl.No.	Description of vessel	Rate in ₹ per GRT
1.	Vessel engaged in Foreign trade	30.39
2.	Vessel engaged in Coastal trade	18.23

- (iii). **Transloading Charge:**

Sl No	Commodity	Rate in ₹ per Metric Tonne	
		Foreign	Coastal
(1)	Thermal Coal /Iron Ore	214.57	214.57
(2)	All Other Dry Bulk Cargo	214.57	128.74

Notes:

- (a). The charges prescribed is a composite charge for unloading of the cargo from the mother vessel and transfer of the same to a daughter vessel directly or unloading the cargo from the mother vessel to Transloader first and subsequently loading of the same from transloader to a daughter vessel, or vice versa in case of export, including stevedoring and all other allied services.
- (b). The charge will be applicable for transloading operation in the 'Transloading Point' as well as any other area of KOPT and shall be applicable on the quantity transloaded, as determined through the Draft Survey Report.
- (c). The prescribed rate is the base rate for achieving minimum level of productivity of 26000 tonnes per day to be computed as per the formula provided in the Licence Agreement.

The productivity wise slab rates shall be as follows:-

(₹ per MT)

Average Rate of Transfer of Cargo between mother vessel and Transshipper/ daughter vessel	Ceiling Rate for Iron Ore, Thermal Coal and other Foreign Cargo	Ceiling Rate for Coastal Cargo (Other than Iron Ore and Thermal Coal)
20000-21999	208.13	124.88
22000-23999	210.27	126.17
24000-25999	212.42	127.45
26000	214.57	128.74
26001-28000	215.64	129.38
28001-30000	216.71	130.03
30001-32000	217.78	130.67

Note:

The Average rate of transfer of cargo between mother and Transhipper / daughter vessel will be calculated by the formula –

$$\frac{\text{Total cargo transferred between OGV and the Transhipper and / OR between OGV and daughter vessel} \times 24}{\text{Cargo Transfer time (in hours) [CTT]}.}$$

The CTT will be calculated on the basis of Statement of Facts to be signed by the Master of the mother vessel or its agent. The SoF will mention the time to be considered for computation of cargo transfer rate.

To calculate the ceiling rates for performance below 26000 tonnes as shown above, the base rate was reduced by 1% for first two thousand tonnes and for the 2nd two thousand tonnes the rate was reduced by 2 % of the base rate. The rate for third thousand tonnes was arrived by reducing the base rate by 3%. Likewise performance below 20000 tonnes per WWD shall be calculated by reducing the base rate accordingly.

The same methodology shall also be adopted to calculate the incremental ceiling rate beyond 26000 tonnes with the change that in such case the base rate is increased by 0.5% for first two thousand tonnes, 1% for 2nd two thousand tonnes and 1.5% for the third two thousand tonnes. The same methodology shall be adopted to calculate the rate beyond 32000 tonnes.

- (d). A fee, as would be notified by TAMP from time to time, will be levied on the cargo transloaded from to the mother vessel at the 'Transloading Point' under the limits of PPT, for remittance of the same to Paradip Port. The said fee will be levied on the cargo transloaded from/to the mother vessel only, as determined by the Draft Survey Reports.

The present rate of the fee is ₹ 10.00 per MT as per notification of TAMP vide G. No. 226 dated 25 July, 2014.

- (e). For facilities like Fresh Water Supply to the mother vessel, which the Service Provider may have to arrange by sourcing the same from KOPT; the Service Provider will be entitled to recover the actual cost of same paid by them to KOPT.
- (f). The Tariff will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 April, 2014 and 1 January of every succeeding year. Such automatic adjustment of Tariff will be made every year and the adjusted tariff cap will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.”

10.2. The rates approved will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force for a period of ten years, subject to indexation, as explained earlier.

10.3. The KOPT is directed to incorporate the rate and conditionalities approved under paragraph No. 10.1 of this Order suitably in its Scale of Rates.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[Advt. III/4/Exty./143/2014]

						Annex	
COST STATEMENT FOR FIXATION OF CHARGES FOR THE TRANSLOADING FACILITY PROJECT TO BE SET UP FOR HANDLING OF DRY BULK CARGO AT HALDIA DOCK COMPLEX OF KOLKATA PORT TRUST.							
						₹	in Crores
Sr. No.	Particulars	Estimates furnished by KOPT in its original proposal of November 2014		Estimates furnished by KOPT in its revised proposal of December 2014		Estimates modified by TAMP	
I	Capacity of Transloading System						
	Average Cycle Time Per Crane	In minutes	4	In minutes	4	In minutes	4
	Number of Lifts per Hour	60 minutes/ 4 minutes	15	60 minutes/ 4 minutes	15	60 minutes/ 4 minutes	15
	Cargo Lifting Capacity of Grab	In tonnes	20	In tonnes per lift	20	In tonnes per lift	20
	Grabbing Efficiency		90%		90%		90%
	Average Output Per hour per Crane (in tonnes)	15 X 20 X 90%	270	15 X 20 X 90%	270	15 X 20 X 90%	270
	Average Output Per Day Per Crane (in tonnes)	24 hours x 270 tonnes per hour	6480	24 hours x 270 tonnes per hour	6480	24 hours x 270 tonnes per hour	6480
	Number of Cranes		4		4		4
	Average Output Per Day of Transloader	6480 Tonnes per day x 4 cranes	25920	6480 Tonnes per day x 4 cranes	25920	6480 Tonnes per day x 4 cranes	25920
	Output per day rounded off (in tonnes)		26000		26000		26000
	Capacity of Transloading System (in tonnes)	(26000 tonnes per day x 365 days x 70%)	6643000	(26000 tonnes per day x 365 days x 70%)	6643000	(26000 tonnes per day x 365 days x 70%)	6643000
II	Capital Cost						
A	For Transloading System						
	Panamax Vessel (Residual life 10 years)	12.37 million \$ x Rs. 60 per \$	74.22	12.37 million \$ x Rs. 60 per \$	74.22	12.37 million \$ x Rs. 63.3183 per \$	78.32
	Installation of Cranes (4 nos.)	5.73 million \$ x Rs. 60 per \$	34.38	5.73 million \$ x Rs. 60 per \$	34.38	5.73 million \$ x Rs.63.3183 per \$	36.28
	Installation of Conveyor System	11.60 million \$ x Rs. 60 per \$	69.60	11.60 million \$ x Rs. 60 per \$	69.60	11.60 million \$ x Rs.63.3183 per \$	73.45
	Conversion and Refurbishing Cost @ 10%	2.97 million \$ x Rs. 60 per \$	17.82		17.82	10% on Rs.188.06 crores	18.81
	Customs Duty @ 10.3%		20.19		20.19	10.3% on Rs. 206.86 crores	21.31
	Miscellaneous cost @ 10%		19.60		19.60	10% on Rs. 206.86 crores	20.69
	Front End Loaders (4 nos.)	Rs. 0.5927 crore per loader x 4 loaders	2.37	Rs. 0.5927 crore per loader x 4 loaders	2.37	Rs. 0.5927 crore per loader x 4 loaders	2.37
	Multi Purpose Vehicle	2.30 million \$ x Rs. 60 per \$	13.80	2.30 million \$ x Rs. 60 per \$	13.80	2.30 million \$ x Rs.63.3183 per \$	14.56
	Total (A)		251.98		251.98		265.79
B	For Tugs and Fenders						
	Fenders	Rs. 0.11 crore per fender x 4 fenders	0.44	Rs. 0.11 crore per fender x 4 fenders	0.44	(Rs.0.11 crore per fender x 4 fenders)+Taxes	0.58
	Total (B)		0.44		0.44		0.58
	Total Capital cost (A + B)		252.42		252.42		266.37
III	Operating Cost						
A	For Transloading System						
	Fuel cost for Front loaders	10 litres per hour x Rs 77.07879 per litre x 4000 hours x 4 Cranes	1.23	0.15398 litres per tonne x Rs. 77.07879 per tonne x 6643000 tonnes	0.79	0.15398 litres per tonne x Rs. 77.07879 per tonne x 6643000 tonnes	7.88
	Fuel cost for MPV	160 litres per hour x Rs. 77.07879 per litre x 12 hours per day x 365 days	5.40	160 litres per hour x Rs. 77.07879 per litre x 12 hours per day x 365 days	5.40	160 litres per hour x Rs 77.07879 per litre x 12 hours per day x 365 days	5.40
	Fuel Cost for Transloader	(12 tonnes of fuel per day on working days x 255 days x Rs. 77078.79 per	26.16	(12 tonnes of fuel per day on working days x 255 days x Rs. 77078.79 per	26.16	(12 tonnes of fuel per day on working days x 255 days x Rs.77078.79 per	26.13

		tonne) + (3 tonnes of fuel per day on idle days x 110 days x Rs. 77078.79 per tonne)		tonne) + (3 tonnes of fuel per day on idle days x 110 days x Rs. 77078.79 per tonne)		tonne) + (3 tonnes of fuel per day on idle days x 110 days x Rs. 77078.79 per tonne)	
	Repair & Maintenance	7% of Capex	17.64	7% of Capex	17.64	7% of Capex	18.61
	Insurance	1% of Capex	2.52	1% of Capex	2.52	1% of Capex	2.66
	Depreciation	10.34% of Capex	26.06	9.50% of Capex	23.94	9.50% on cost of Panamax Vessel incl. Refurbishing cost & MPV and 10% in respect of Other assets	26.04
	Other expenses	5% of Capex	12.60	5% of Capex	12.60	5% of Capex	13.29
	Total (A)		91.61		89.05		100.01
B	For Tugs and Fenders						
	Tug hire charges	Rs. 150000 per day per tug x 365 days	5.48	Rs. 150000 per day per tug x 365 days	5.48	Rs. 150000 per day per tug x 365 days	5.48
	Fuel cost of Tug	160 Litres per Hour x 12 Hours operation per day x 365 days x Rs.77.07879 per litre	5.40	160 Litres per Hour x 12 Hours operation per day x 365 days x Rs.77.07879 per litre	5.40	160 Litres per Hour x 12 Hours operation per day x 365 days x Rs.77.07879 per litre	5.40
	Repair & Maintenance Cost	7% of Capex	0.03	7% of Capex	0.03	7% of Capex	0.04
	Insurance	1% of Capex	0.00	1% of Capex	0.00	1% of Capex	0.01
	Depreciation	9.50% of Capex	0.04	9.50% of Capex	0.04	10% of Capex	0.06
	Others	5% of Capex	0.02	5% of Capex	0.02	5% of Capex	0.03
	Total (B)		10.98		10.98		11.01
	Total Operating cost (A + B)		102.58		100.02		111.02
IV	Return on Capital Employed						
A	For Transloading System		40.39	16% on Rs. 251.98 crores	40.39	16% on Rs. 265.79 crores	42.53
B	For Tugs and Fenders		0.07	16% on Rs. 0.44 crores	0.07	16% on Rs. 0.58 crores	0.09
			40.46		40.46		42.62
V	Annual Revenue Requirement						
A	For Transloading System						
	Operating Cost		91.61		89.05		100.01
	Return on Capital Employed		40.39		40.39		42.53
			132.00		129.43		142.54
B	For Tugs and Fenders						
	Operating Cost		10.98		10.98		11.01
	Return on Capital Employed		0.07		0.07		0.09
			11.05		11.05		11.10
VI	Tariff						
A	For Transloading System						
	Annual Revenue Requirement		132.00		129.43		142.54
	Optimal Capacity		6643000		6643000		6643000
	Cost per tonne		198.70		194.84		214.57
B	For Tugs and Fenders						
	Annual Revenue Requirement		11.05		11.05		11.10
	Optimal Capacity		6643000		6643000		6643000
	Estimated GRT of vessels called	55% of 6643000 tonnes	3653650	55% of 6643000 tonnes	3653650	55% of 6643000 tonnes	3653650
	Cost per GRT		30.24		30.23		30.39